VII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **Komisji Infrastruktury (nr 323)**
- **Komisji Skarbu Państwa (nr 135)**

z dnia 18 marca 2015 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 323)

Komisji Skarbu Państwa (nr 135)

18 marca 2015 r.

Komisje: Infrastruktury i Skarbu Państwa, obradujące na wspólnym posiedzeniu pod przewodnictwem posła **Tadeusza Aziewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji Skarbu Państwa, rozpatrzyły informacje na temat:

– planów prywatyzacyjnych PLL LOT S.A. wraz z ich uzasadnieniem,

– planów Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju i Ministerstwa Skarbu Państwa w zakresie przyszłości krajowych połączeń lotniczych i regionalnych portów lotniczych oraz konsekwencji upadku Eurolot S.A.,

– wpływu likwidacji Eurolotu na przyszłość PLL LOT i spółek zależnych,

– perspektyw na najbliższe lata dla krajowego przewoźnika.

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Baniak** podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa wraz ze współpracownikami, **Sławomir Żałobka** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Elżbieta Sikorska** doradca ekonomiczny w Departamencie Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji Najwyższej Izby Kontroli, **Piotr Ołowski** prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wraz ze współpracownikami, **Sebastian Mikosz** prezes zarządu PLL LOT wraz ze współpracownikami, **Andrzej Juszczyński** prezes zarządu Eurolot S.A., **Michał Kaczmarzyk** dyrektor naczelny Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze, **Mariusz Wiatrowski** wiceprezes Związku Regionalnych Portów Lotniczych, **Marek Żuk** przewodniczący Związku Zawodowego Pracowników Lotnictwa Cywilnego PP Porty Lotnicze.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Wiesław Kozioł**, **Iwona Kubaszewska**, **Jolanta Misiak**, **Teodozja Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatów Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Otwieram wspólne posiedzenie Komisji Infrastruktury i Komisji Skarbu Państwa. Witam wszystkie przybyłe osoby w imieniu pana posła Stanisława Żmijana, przewodniczącego Komisji Infrastruktury, i w moim imieniu, jako przewodniczącego Komisji Skarbu Państwa.

Dzisiejsze posiedzenie zostało zwołane w trybie szczególnym, opisanym w art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu, na pisemny wniosek grupy posłów przekazany do Komisji w dniu 5 marca 2015 r. Przedmiotem posiedzenia jest przedstawienie informacji na temat planów prywatyzacyjnych PLL LOT S.A. wraz z ich uzasadnieniem, planów Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju oraz Ministerstwa Skarbu Państwa w zakresie przyszłości krajowych połączeń lotniczych i regionalnych, portów lotniczych oraz konsekwencji upadku Eurolot S.A., wpływu likwidacji Eurolotu na przyszłość PLL LOT i spółek zależnych oraz perspektyw na najbliższe lata dla krajowego przewoźnika.

Szanowni państwo, w trybie, w jakim zostało zwołane posiedzenie nie pytam jego uczestników o ewentualne uwagi do porządku dziennego. Ta kwestia wynika wprost z postanowień regulaminu Sejmu. Jeszcze raz serdecznie witam wszystkich gości, na czele z panem ministrem Rafałem Baniakiem, podsekretarzem stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa i panem ministrem Sławomirem Żałobką, podsekretarzem stanu

w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju. Witam także pana Sebastiana Mikosza, prezesa zarządu PLL LOT i pana Andrzeja Juszczyńskiego, prezesa zarządu Eurolot S.A. Witam panie posłanki i panów posłów, członków Komisji Infrastruktury i Komisji Skarbu Państwa. Bardzo proszę przedstawiciela grupy posłów, którzy złożyli podpisy pod wnioskiem o zwołanie dzisiejszego posiedzenia, o przedstawienie treści tego wniosku. Który z panów posłów reprezentuje wnioskodawców? Pan poseł Król, bardzo proszę.

Poseł Piotr Król (PiS):

Panowie przewodniczący, Wysokie Komisje, szanowni goście, w imieniu grupy posłów przypadł mi w udziale zaszczyt uzasadnienia wniosku, jaki złożyliśmy w związku z koniecznością – w naszej ocenie – zwołania wspólnego posiedzenia Komisji Infrastruktury i Komisji Skarbu Państwa. Pozwolicie państwo, że we wprowadzeniu skupię się na początku na wątku dotyczącym Eurolotu, a następnie powiem kilka zdań na temat skutków i konsekwencji, jakie powstaną dla lokalnych portów lotniczych w związku z upadkiem Eurolotu. Później przedstawiciele posłów, którzy podpisali się pod wnioskiem o zwołanie dzisiejszego posiedzenia, chcieliby zadać zaproszonym ministrom i prezesom konkretne pytania dotyczące sytuacji, z którą mamy obecnie do czynienia w przypadku spółek Eurolot i PLL LOT.

Jest mi wiadomo, że ten wątek stanowił już częściowo przedmiot posiedzenia Komisji Skarbu Państwa. Komisja Infrastruktury dotychczas nie zajmowała się tymi kwestiami i dlatego rozpocznę, tytułem wprowadzenia, od przedstawienia dwóch funkcji, które wykonywał Eurolot S.A. Po pierwsze, było to zasilanie siatki LOT w połączeniach point to hub, tzn. z portu regionalnego do portu tranzytowego LOT, czyli do Warszawy. Można przypuszczać, że Eurolot brał na siebie ciężar kosztowy tego przedsięwzięcia, a tym samym częściowo odciążał LOT. Jeżeli np. pasażer lecący z portu regionalnego do Stanów Zjednoczonych zdecydował się lecieć przez Warszawę, a nie wybrał jakiegoś innego hubu ościennego, w przypadku braku bezpośredniego połączenia o wyborze hubu decyduje najczęściej cena biletu w relacji do czasu i komfortu podróży, to miał możliwość dokonania zakupu w dwóch opcjach. Po pierwsze, jeden bilet z portu macierzystego do portu docelowego w Stanach Zjednoczonych – wówczas LOT kontraktował samoloty w formule ACMI po stawce, na której Eurolot tracił, a LOT miał niższe koszty – albo dokonywało się to w tzw. formule code-share, kiedy LOT płacił ustaloną cenę za pasażera, a ryzyko zapełnienia samolotu na danym rejsie znajdowało się po stronie Eurolotu. Dzięki temu LOT miał np. dodatkowo 20 pasażerów z Warszawy do Stanów Zjednoczonych, ale w sytuacji, kiedy pojemność samolotu wynosiła ok. 90 foteli, na pozostałe miejsca trudno było znaleźć chętnych. W konsekwencji część trasy Eurolotu stawała się deficytowa, ale Eurolot na tych trasach mimo wszystko latał, ponieważ prawdopodobnie był to efekt obopólnych relacji wiążących ze sobą LOT i Eurolot. Druga opcja zakupu biletu polegała na tym, że pasażer kupował dwa oddzielne bilety na dwa połączenia, tzn. w Eurolocie z portu regionalnego do Warszawy, a w LOT z Warszawy do Stanów Zjednoczonych. W przypadku takiego rozwiązania ważne było odpowiednie skoordynowanie połączeń przez przewoźników.

Oprócz tego Eurolot realizował także połączenia point to point, czyli pomiędzy portami regionalnymi, w tym także sezonowe połączenia czarterowe. Do tego wątku, czyli jakie konsekwencje niesie ze sobą likwidacja Eurolotu dla polskich regionalnych portów lotniczych, powrócę jeszcze na końcu mojego wystąpienia. W tej chwili chciałbym powiedzieć kilka słów na temat tego, czego Eurolot nie zrobił bądź też nie zdążył zrobić.

Po pierwsze, spore wątpliwości może budzić kwestia niezaplanowania właściwej floty tego przewoźnika. Kupując turbośmigłowe samoloty Q400 o pojemności 78 miejsc, które miały latać dla LOT, doprowadzono do tzw. kanibalizacji połączeń, gdyż LOT posiadał wcześniej samoloty odrzutowe E170 i E175 w konfiguracji odpowiednio albo siedemdziesięciomiejscowe, albo osiemdziesięciodwumiejscowe przy ośmiu i dwunastu sztukach tych maszyn. Nawet jeśli uznalibyśmy zasadność aspektów ekonomicznych, to komisja sejmowa nie jest chyba właściwym miejscem do prowadzenia dyskusji o tym, czy lepszy jest odrzutowy Embraer, czy turbośmigłowy Q400, który jest tańszy w eksploatacji w zależności od tego, czy uwzględnimy raty leasingowe, czy też nie. Zasadniczą

rolę odgrywa liczba samolotów, które realizowały wspomniane loty. Wątpliwości może budzić to, na jakich podstawach założono, że da się te samoloty łącznie wykorzystać. Z tego co nam wiadomo, LOT nie sprzedał bowiem samolotów typu Embraer. Jeśli się mylę, to proszę mnie skorygować w tej kwestii. Nie jest tajemnicą, że samolot trzymany na ziemi także generuje określone koszty. Najprawdopodobniej jakaś inna przyczyna spowodowała zakup tych samolotów, szczególnie jeśli weźmie się pod uwagę ich liczbę. Poza tym wątpliwości budzi pojemność tych samolotów. Na trasach częstych lotów krajowych 78 miejsc to zbyt dużo. Uzasadnione ekonomicznie połączenia pomiędzy częścią portów regionalnych na terenie Polski można było realizować przy pomocy mniej pojemnej maszyny. Na taką zresztą występowało zapotrzebowanie. Z drugiej strony warto poruszyć także wątek małych samolotów odrzutowych lub nawet ujednolicenia typu samolotu. Prawda jest bowiem taka, że im mniej rodzajów samolotów we flocie, tym niższe koszty obsługi dla przewoźnika.

Decydując się na te konkretne modele samolotów, Eurolot w praktyce ograniczył się do prowadzenia operacji regionalnych na terenie Polski i pozbawił się jednocześnie sensowej realizacji połączeń z innymi portami regionalnymi w Europie, tzn. połączeń typu point to point i części lotów czarterowych. W tych ostatnich przypadkach konkurencja, co oczywiste, jest raczej oparta na wykorzystaniu samolotów odrzutowych.

Zaniechano także bądź nie zdążono wykorzystać możliwości rozwojowych siatki połączeń LOT plus Eurolot w połączeniu z pomocą publiczną dla LOT. Konieczność skorzystania z pomocy publicznej nałożyła na LOT obowiązek redukcji obsługiwanych tras. Wspomniane ograniczenie, co należy w tym miejscu przypomnieć, nie dotyczyło jednak spółki Eurolot. Zasadnym zatem wydaje się pytanie, dlaczego Eurolot nie przejął od LOT samolotów E170 lub E175, ewentualnie nie dokonał uzupełnienia posiadanej floty mniejszymi samolotami i w miarę możliwości nie przeprowadził sprzedaży starych E170 i E175, a następnie nie zastąpił ich nowymi samolotami o odpowiedniej pojemności, aby w oparciu o odpowiednią flotę bazującą w odpowiednich portach, w koordynacji z siatką połączeń dalekodystansowych zasilać te połączenia samolotami o pojemności dostosowanej do potencjalnej liczby pasażerów tranzytowych, jak i tych, którzy kończą swoją podróż w Warszawie? Do tego dochodziłyby oczywiście powroty, ponieważ zarówno pasażerowie tranzytowi, jak i lecący point to point kiedyś będą przecież wracać. Należałoby określić strukturę takich połączeń, ustalić jakich pasażerów można by obsłużyć i zabrać ich innym przewoźnikom z portów w Polsce i w Europie, szczególnie jeśli chodzi o naszych wschodnich sąsiadów.

Z drugiej strony można było także podjąć próbę rozwijania sieci połączeń point to point w Polsce i w Europie. W tym przypadku także szczególnie należało koncentrować się na terenie naszych wschodnich sąsiadów, mając przy tym na uwadze konieczność konkurowania z liniami niskokosztowymi, takimi jak WizzAir czy Ryanair. Uwzględniając interes LOT, unikalibyśmy tym samym zasilania hubów ościennych. O zasilaniu hubów ościennych, szczególnie w przypadku regionalnych portów lotniczych, jak np. w Bydgoszczy, później powiem jeszcze kilka zdań. Można było także realizować połączenia czarterowe point to point lub zasilać czartery LOT z portów regionalnych, nie tylko polskich.

Postaram się teraz opisać efekty zniknięcia z rynku Eurolotu. W dużym skrócie można powiedzieć, że w związku z ograniczeniami nałożonymi na LOT, Eurolot stanowił pewien zawór bezpieczeństwa dla naszego narodowego przewoźnika. Teraz, po pierwsze, już go nie ma, a po drugie, jeśli LOT sam będzie zasilał swoje loty długodystansowe przejętymi od Eurolotu Q400 o pojemności 78 miejsc każdy, to na efekt takich działań wcale nie trzeba będzie długo czekać. Najprawdopodobniej z tego powodu koszty LOT będą musiały wzrosnąć.

Oczywistym jest jeszcze jeden aspekt. Do końca bieżącego roku LOT ma nałożone ograniczenia, jeśli chodzi o rozwój łącznego oferowania, a więc firma nie tylko musi sobie teraz z tym poradzić, ale jak to się mówi, natura nie znosi próżni. Inni przewoźnicy z pewnością wypełnią lukę na rynku, przejmując sensowne połączenia point to point lub tworząc własne połączenia point to hub z polskich portów regionalnych, ale naturalnie do własnego hubu jako portu przesiadkowego. Najbardziej klasyczną tego typu sytuację, a przy okazji najtrudniejszą z naszego punktu widzenia, możemy już w tej chwili

obserwować w Bydgoszczy. Lufthansa nie ma zamiaru wozić stamtąd pasażerów do Warszawy. Lufthansa będzie woziła pasażerów z Bydgoszczy do Frankfurtu. Z punktu widzenia interesów państwa polskiego trudno przejść nad tą kwestią spokojnie do porządku dziennego.

Drugi wątek, który chcielibyśmy poruszyć, dotyczy wpływu upadku Eurolotu na regionalne porty lotnicze. Analizy przedstawiane w prasie branżowej pokazują jedynie liczbę połączeń oferowanych z portów regionalnych, natomiast brak jest uwidocznionej struktury tychże połączeń. W tej sytuacji twierdzenie, że port lotniczy nie poniesie straty, gdyż dotychczasowe operacje Eurolotu zostaną zastąpione przez inne niskokosztowe linie lotnicze, jest z przyczyn dość oczywistych w najlepszym razie półprawdą. Po pierwsze, choćby dlatego, że linie niskokosztowe zabierają pasażerów do swoich hubów. W tej sytuacji nawet jeśli sumaryczna liczba pasażerów obsługiwanych w danym porcie regionalnym się nie zmieni, to zmianie ulegnie coś o wiele bardziej istotnego z punktu widzenia polskiego rynku lotniczego, czyli struktura ruchu lotniczego. O co chodzi? Eurolot w większości bazował swoje samoloty w portach regionalnych na terenie Polski. Nie dostawał przy tym tzw. wsparcia marketingowego od urzędów marszałkowskich ani 80% ulg z tytułu tzw. nowych połączeń. W portach regionalnych Eurolot zamawiał szeroki zakres usług: obsługę naziemną, catering, obsługę techniczną, w tym przeglądy ciężkie itd. Samoloty w portach parkowały i nocowały, latały nimi polskie załogi. Za to wszystko Eurolot płacił. Po zamianie Eurolotu na obcego przewoźnika niskokosztowego nie tylko trzeba będzie go często, w cudzysłowie, dodatkowo zachęcić do latania. Poza tym niskokosztowi przewodnicy zazwyczaj zamawiają w porcie lotniczym tylko absolutnie minimalny zakres usług. Jak to wszystko przełoży się na przychody polskiego portu lotniczego z tytułu jednej operacji lotniczej, łatwo przewidzieć.

Dla lepszego zrozumienia podam przykład z innej branży, z dziedziny gastronomii. Jeśli np. założymy, że port lotniczy w Bydgoszczy to restauracja, to liczba jej klientów się nie zmieni, a nawet może nieco wzrosnąć, z tym że zamiast dotychczasowych klientów, którzy zamawiali dwudaniowy obiad i deser, zaczną pojawiać się klienci, którzy będą wypijali jedynie herbatę. Zamiana Eurolotu na obcych przewoźników niskokosztowych lub przewoźników celowych zasilających obce huby odbije się na wynikach LOT. Nie ma innego wyjścia. Należy także spodziewać się istotnych zjawisk i konsekwencji w skali krajowej. W wymiarze bezpośrednim, bo Eurolot to polskie załogi, a w przypadku obcych przewoźników załogi są najczęściej zagraniczne, oraz w wymiarze pośrednim – zmniejszenie dochodów portów lotniczych z powodu ograniczenia zakresu usług dla obcych przewoźników spowoduje spadek obrotów agentów obsługi naziemnej, a w konsekwencji może to spowodować konieczność przeprowadzenia redukcji zatrudnienia.

Co więcej, spadną dochody z podatków, zarówno bezpośrednich jak i pośrednich. Obcy przewoźnicy przecież nie płacą w naszym kraju podatków. Zmniejszy się więc strumień pieniędzy z tytułu CIT czy też ZUS etc. Należy również oczekiwać spadku dochodów z tytułu podatków, które płaciły polskie firmy zajmujące się obsługą naziemną na terenie portów regionalnych. Dodatkowo urzędy marszałkowskie bądź też same porty jako takie, będą musiały nierzadko płacić przewoźnikom niskokosztowym za to, że w ogóle zechcą latać z ich portów. Jeśli pójdą na to pieniądze samorządowe, to stanie się to kosztem realizacji zadań własnych albo tworzenia tzw. baz operacyjnych w portach lotniczych, czego przykładem mogą być Katowice albo Modlin. Wpływ likwidacji Eurolotu na sytuację w innych spółkach Skarbu Państwa może być także negatywny z tej przyczyny, że zarobione pieniądze porty lotnicze inwestowały m.in. w spółki wspierające biznesowo Eurolot, a teraz tego typu działalność się skończy.

Szanowni państwo, zgodnie z wcześniejszymi zapowiedziami chciałbym teraz powrócić do kwestii związanych z portem lotniczym w Bydgoszczy. Moim zdaniem, jest to jeden z najbardziej jaskrawych przykładów na to, co może oznaczać likwidacja Eurolotu. Samoloty tej spółki latały w ciągu dnia trzy razy z Bydgoszczy do Warszawy. Uwzględniając fakt, że ze względu na wsparcie publiczne LOT nie ma możliwości odtworzenia w całości siatki połączeń Eurolotu, sytuację, w której LOT nie zamierza realizować nawet jednego połączenia dziennie na linii Warszawa-Bydgoszcz, trudno uznać za zrozumiałą, nie

wspominając już o fakcie, że dla portu lotniczego w Bydgoszczy z gruntu staje się ona sytuacją niezwykle trudna.

Jeżeli chodzi o Lublin, to sytuacja Eurolotu również odbije się niekorzystnie. O ile oferowanie pozostanie nawet na podobnym poziomie, to likwidacja Eurolotu odbije się na siatce połączeń. Analogicznej sytuacji możemy spodziewać się w Rzeszowie. W przypadku Krakowa z kolei dojdzie prawdopodobnie do likwidacji dwóch ważnych, prestiżowych dla tamtego portu połączeń: do Amsterdamu i Zurychu. Jeśli chodzi o Wrocław, to również najprawdopodobniej straci on Zurych. W przypadku Gdańska część ruchu przejmie zapewne jeden z obcych przewoźników. Można by jeszcze długo podawać przykłady i wskazywać, jaki wpływ na każdy z polskich portów wywrze likwidacja Eurolotu. Ten wpływ będzie oczywiście w zależności od portu lotniczego mniejszy lub większy, ale w każdym przypadku niesie on ze sobą negatywne następstwa.

Jeżeli dojdzie do tego, co państwu przed chwilą przedstawiłem, a trzeba pamiętać, że w logistyce i w transporcie niektóre rzeczy są niemal nieodwracalne albo niezwykle trudno je później zmienić, to część polskich pasażerów, aby latać dalej, przestanie korzystać z lotniska w Warszawie jako hubu, czyli głównego lotniska przesiadkowego umożliwiającego im dotarcie do miejsca docelowego. Warszawa zostanie stopniowo zastąpiona np. przez Frankfurt albo przez inne huby znajdujące się poza Polską. Jeśli tak się stanie, to tego typu tendencja będzie niezwykle trudna do odwrócenia w przyszłości.

W tej chwili chciałbym przejść do zadania kilku pytań. Po pierwsze, chciałbym się dowiedzieć, czy w Ministerstwie Skarbu Państwa, które nadzoruje zarówno LOT, jak i Eurolot, powstał kiedykolwiek jakikolwiek wieloletni plan dotyczący strategii skoordynowanego rozwoju tych spółek, a także innych spółek Skarbu Państwa z branży lotniczej? Jeżeli tak się stało, to chciałbym usłyszeć, kiedy taki plan powstał i jakie były jego główne założenia.

Po drugie, czy kiedykolwiek, a szczególnie przed zawarciem kontraktów leasingowych na Q400 dla Eurolotu i Boeing 787 Dreamliner, dla LOT opracowano jakąkolwiek koncepcję dotyczącą strategii obsługiwania połączeń realizowanych przez te floty, uwzględniając ilość i pojemność samolotów, częstotliwość lotów, koszty połączeń, obłożenie rejsów, możliwe do uzyskania przychody ze sprzedaży na każdej trasie, ilości tras na tle konkurencji, a także obecny i przyszłe kierunki rozwoju transportu alternatywnego? Nie należy bowiem zapominać, że niejednokrotnie konkurencja na tym rynku, jak np. wprowadzenie Pendolino może spowodować istotne zmiany, jeśli chodzi o zachowanie i wybory potencjalnych pasażerów.

Po trzecie, czy istniała koordynacja połączeń point to hub Eurolotu z połączeniami długodystansowymi LOT? Czy przeprowadzono kalkulacje kosztowe i ekonomiczne tych połączeń dla LOT, Eurolotu i obu tych przewoźników łącznie? Czy kiedykolwiek określono wyjściową wielkość rynku połączeń z i do polskich regionalnych portów lotniczych, zarówno point to point, jak i point to hub? Czy określono możliwości uzyskania udziałów w rynku dla Eurolotu i LOT, uwzględniając obowiązujące prawo oraz wyjściową i przyszłą konkurencję? Czy przeprowadzono analizę rentowności obłożenia takich tras oraz określono dla nich optymalne pojemności samolotów?

Jeśli byłoby to możliwe, prosiłbym pan ministra o udokumentowanie, że tego rodzaju analizy były prowadzone jeszcze przed zawarciem umów leasingowych na nowe samoloty. Jeśli tak nie było, to proszę o wyjaśnienie, na jakiej podstawie podjęto decyzję o włączeniu do floty Eurolotu hurtem nowych samolotów? Kto monitorował, jak ma się rzeczywistość do przyjętych założeń i reagował na odchylenia od tych założeń?

Interesuje mnie także, jakie były łączne koszty wprowadzenia Q400 do floty Eurolotu, wliczając w to także koszty szkoleń załóg liczonych na 11 samolotów, dokumentacji technicznej, szkoleń mechaników i inżynierów, zapewnienia części i komponentów oraz programu obsługi technicznej? Czy przeanalizowano wzrost łącznych kosztów stałych Eurolotu, czyli sumę rat leasingowych, depozytów itd. na najbliższe lata w kontekście ewentualnych przychodów?

LOT podpisał z Eurolot kontrakt na wykorzystanie samolotów Q400. Kontrakt ten oznacza, że po stronie Eurolotu znalazły się w znacznej mierze koszty samolotu, załogi, obsługi technicznej i ubezpieczenia samolotu, natomiast pozostałe koszty obciążały LOT.

Z założenia, tego typu kontrakty są bardzo dochodowe dla sprzedającego. Na tych kontraktach Eurolot prawdopodobnie stracił. Proszę o zweryfikowanie tej informacji. Czy to jest prawda? Jaki był ostateczny wynik finansowy na tych operacjach?

Interesują mnie także wyniki finansowe Eurolotu za ostatnie cztery lata. Czy można podzielić te wyniki na wyniki realizowane w związku ze współpracą z LOT i na wyniki osiągane na rasach własnych? Jakie było obłożenie rejsów load factor oraz rentowność na każdej z tras point to hub? Na których z nich połączenia Eurolotu zasilały połączenia długodystansowe LOT?

Czy Ministerstwo Skarbu Państwa przeprowadziło analizę tego, jak likwidacja Eurolotu i zastąpienie operacji Eurolotu przez obce linie niskokosztowe oraz jedynie dowożące pasażerów do hubów ościennych położonych poza granicami Polski przełoży się na zmianę średniego przychodu z jednej operacji lotniczej w każdym porcie regionalnym i na połączenia dalekiego zasięgu LOT? Jaki będzie to miało wpływ, bezpośredni i pośredni, na miejsca pracy, na wyniki portów regionalnych i agentów, na wpływy podatkowe państwa, poziom zatrudnienia itd.? Jaka była ogólna wartość transakcji Eurolotu z innymi spółkami Skarbu Państwa, oprócz LOT, w okresie ostatnich trzech lat, dzięki którym Eurolot osiągał przychody? Na przykład, jaka była wartość transakcji z FPW Leas należącej do Agencji Rozwoju Przemysłu? Czy wartość sprzedaży samolotów odpowiadała wartości rynkowej, czy też była inna? Jak określono i dokumentowano uzasadnienie ceny? Na jak długo wystarczyło środków i na co zostały one przeznaczone?

Jeśli chodzi o LOT, chciałbym także zapytać, jakie samoloty planuje ta spółka pozyskać w najbliższych dwóch latach, jakiego typu i w jakiej liczbie? Z jakich analiz wynika konieczność pozyskania nowych maszyn, czym jest ona powodowana? Przede wszystkim interesuje mnie, jak ma być sfinansowana transakcja, na jakiej zasadzie oraz jakie są kryteria wyboru nowych samolotów?

Czy prawdą jest, że spółka zależna LOT AMS Sp. z o.o. planuje budowę hangaru dla obsługi Boeinga 787 dla LOT? Jeśli tak, to chciałbym wiedzieć, jakie będą koszty tej budowy, późniejszej eksploatacji oraz koszty szkoleń mechaników i pozostałego personelu, jak również ile ma wynieść okres zwrotu tej inwestycji przy obecnej wielkości floty LOT i zapotrzebowaniu na jej obsługę? Chciałbym się także dowiedzieć, czy może analizowaliście państwo możliwość wykorzystania hangaru w Rzeszowie, a jeśli tak, to co stoi na przeszkodzie, żeby ten hangar wykorzystać? Jaka liczba roboczogodzin została wypracowana na rzecz LOT w LOT AMS oraz jaka jest wartość przychodów spółki LOT AMS od LOT z tytułu obsługi za rok 2014? Ile roboczogodzin wypracowano na innych klientach i jaka była łączna wartość przychodów z tego tytułu?

To tyle z mojej strony, jeśli chodzi o pytania, panie przewodniczący. Resztę pytań zada drugi przedstawiciel grupy wnioskodawców, pan poseł Małecki. Dziękuję bardzo za uwagę.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję panie pośle. Udzielam głosu drugiemu przedstawicielowi wnioskodawców. Pan poseł Maciej Małecki, bardzo proszę.

Poseł Maciej Małecki (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, podczas posiedzenia Komisji Skarbu Państwa w dniu 6 listopada w 2014 r. poinformował pan posłów, iż zlecił radzie nadzorczej przeprowadzenie audytu transakcji przeprowadzanych pomiędzy Eurolotem a spółką 4You Airlines. Chciałbym poprosić pana o informację, jakie były wyniki tego audytu i jakie na tej podstawie sformułowano wnioski? Wydaje mi się, że najlepiej stałoby się, gdyby pan minister po prostu wspomniany audyt udostępnił.

Proszę także o podanie informacji, ile kosztuje spółkę Eurolot obsługa prawna prowadzona przez kancelarię prawną w procesie windykacyjnym wobec 4You Airlines? Mam także pytanie, czy jest prawdą, iż PLL LOT nie publikuje własnych wyników i sprawozdań finansowych, a ostatnie sprawozdanie, które można znaleźć, pochodzi z roku 2012? Jeśli spółka jednak opublikowała sprawozdanie za późniejsze lata, to bardzo proszę o wskazanie miejsca tejże publikacji.

Panie ministrze, 10 lipca 2014 r. na posiedzeniu Komisji Skarbu Państwa zapytałem pana, dlaczego skład rady nadzorczej PLL LOT i skład zarządu nie jest uzupełniany przez przedstawicieli załogi? Obiecał pan wówczas podjąć rychłe działania w tej sprawie i problem miał zostać załatwiony na najbliższym tamtej daty kolejnym posiedzeniu rady nadzorczej spółki. Proszę o informację, jak ta sprawa została ostatecznie załatwiona.

Jeśli chodzi o Eurolot, pan minister mówił o tym, że w 2012 r. spółka miała bardzo poważne problemy. Dramatyczna sytuacja spółki była wynikiem niekorzystnych okoliczności zewnętrznych. Podawał pan przyczyny i wymieniał m.in. wzrost cen paliwa, ostrą konkurencję ze strony OLT Express oraz decyzję LOT z sierpnia 2012 r. o ograniczeniu współpracy z Eurolotem w zakresie ACMI. W związku z tym chciałbym się dowiedzieć, dlaczego doszło do zakupu kolejnych trzech samolotów Bombardier Q400 przez spółkę Eurolot? Dlaczego w tak trudnej sytuacji, gdy było wyraźnie widać, że rynek Eurolotu się zwija, spółka podjęła decyzję o dokupieniu kolejnych samolotów? Przy odpowiedzi na to pytanie prosiłbym także o udzielenie informacji, jaka była całkowita wartość zamówionych samolotów, kto personalnie analizował biznesplan przed zakupem i kto doradzał w procesie podejmowania tej decyzji? Następne pytanie. Czy prawdą jest…

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Panie pośle, przypominam, że uzasadnia pan w tej chwili wniosek.

Poseł Maciej Małecki (PiS):

Panie przewodniczący, w związku z pana uwagą pozostałe pytania, które chciałem zadać, odłożę do rundy pytań. Pozwoliłem sobie kontynuować zadawanie pytań, ponieważ padały one w pierwszej części wniosku prezentowanej przez mojego szanownego przedmówcę. Mam nadzieję, że w dalszej części posiedzenia pojawi się możliwość zadania wszystkich pytań i uzyskania na nie wyczerpujących odpowiedzi ze strony przedstawiciela rządu. Pytania, które już postawiłem, wynikały choćby z tego, iż stanowią kontynuację spraw, o które pytaliśmy pana ministra już w roku ubiegłym, a poruszone w nich kwestie nie zostały do dziś wyjaśnione. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Bardzo dziękuję, panie pośle. Nie ukrywam, że jestem nieco skonfundowany. Staram się z zasady nie przerywać posłom, ale procedura jest taka, że najpierw posłowie wnioskodawcy albo poseł wnioskodawca uzasadnia wniosek, później pan minister przedstawia informację, o którą zwróciliście się państwo we wniosku, po czym rozpoczyna się dyskusja, w trakcie której jest czas na zadawanie pytań. Tymczasem pytania już padły i były to pytania bardzo szczegółowe. Nie wiem, czy byłoby zasadne, żeby pan minister już w tej chwili odnosił się do zadanych pytań. Raczej oczekiwałbym teraz od pana ministra wystąpienia odnoszącego się do treści wniosku, a później damy szanse wszystkim uczestnikom posiedzenia na wzięcie udziału w debacie. Panie ministrze, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa Rafał Baniak:

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysokie Komisje, postaram się możliwie krótko przedstawić sytuację w PLL LOT, głównie w kontekście planu naprawczego, aktualnej sytuacji spółki i konsekwencji, jakie wynikają z tego, co się dzieje ze spółką Eurolot. Na poprzednim posiedzeniu Komisji Skarbu Państwa zostałem skrytykowany za zbyt obszerną wypowiedź, jednak ponieważ dzisiejsze posiedzenie jest wspólnym posiedzeniem Komisji Infrastruktury i Komisji Skarbu Państwa, poczuwam się do obowiązku przedstawienia, zwłaszcza członkom Komisji Infrastruktury, nieco pełniejszego obrazu sytuacji w spółce PLL LOT.

Wywołanie tego tematu, który mówiąc na marginesie jest dość często agendą naszych spotkań, traktuję i mówię to zupełnie serio, jako wyraz troski ze strony grupy posłów, którzy zadali konkretne pytania. Absolutnie rozumiem ich dociekliwą postawę, tym niemniej muszę od razu się zastrzec, że ani ja, ani prawdopodobnie towarzyszący mi prezesi spółek nie będziemy w stanie udzielić szczegółowych odpowiedzi na wszystkie postawione pytania, choćby tylko ze względu na fakt, iż jesteśmy zobligowani do ochrony tajemnicy przedsiębiorstwa.

Przypomnę, że krytyczna sytuacja finansowa LOT na koniec 2012 r., zwłaszcza w zakresie faktycznej utraty płynności finansowej, wzrostu przeterminowanych zobowiązań, spowodowała konieczność ratowania spółki przed bezpośrednio jej zagrażającą upadłością likwidacyjną. Kierując się koniecznością zabezpieczenia spółki przed tym czarnym scenariuszem, i co nie mniej ważne, zabezpieczenia pasażerów, ale również szeroko pojętego interesu Skarbu Państwa, zdecydowaliśmy się na udzielenie LOT pomocy publicznej w celu ratowania spółki. Zdając sobie sprawę z faktu, że jedyną alternatywą była upadłość likwidacyjna spółki, w grudniu 2012 r. Minister Skarbu Państwa udzielił zgody na pomoc publiczną dla spółki i wyznaczył jej maksymalny limit na kwotę 1 mld złotych, zwracając jednocześnie uwagę, że należy dokonać procesu ratowania spółki przy możliwie jak najmniejszym zaangażowaniu pomocowych środków publicznych. Dzisiaj już wiemy, że łączna kwota pomocy na ratowanie spółki i na jej restrukturyzację będzie o blisko o połowę niższa niż pierwotnie zakładano.

Jak zapewne Wysokie Komisje doskonale wiedzą, Komisja Europejska w lipcu 2014 r. wydała pozytywną decyzję, na mocy której pomoc publiczna dla LOT została uznana za pomoc dozwoloną, czyli inaczej mówiąc udzieloną zgodnie z postanowieniami traktatu wspólnotowego i reżimem określającym zasady udzielania pomocy publicznej przez państwo członkowskie.

Warto w tym miejscu podkreślić, że współpraca w tym niezwykle trudnym procesie na linii spółka-ministerstwo-Komisja Europejska była pracą, którą można określić jako pracę online. W mojej ocenie przebiegała ona bardzo dobrze, przy zachowaniu pełnej transparentności i daleko posuniętej kooperacji. W efekcie plan naprawczy, plan restrukturyzacji przedstawiony przez spółkę został zatwierdzony przez Komisję Europejską w rekordowo krótkim czasie, co Komisja sama podkreśliła w wydanym komunikacie.

Dzisiaj wkraczamy w ostatnią fazę poprawiania efektywności funkcjonowania spółki. Jest ona o tyle trudna, że musi być prowadzona równolegle z przygotowaniem do rozwoju spółki po zakończeniu okresu prowadzonej restrukturyzacji, czyli wykracza, albo mówiąc inaczej, zaczyna się po roku 2015.

Od samego początku poprawa sytuacji w PLL LOT była i jest priorytetem dla mojego ministerstwa. Podstawowym celem naszych działań było przywrócenie pełnej rentowności i trwałej zdolności do konkurowania spółki na rynku. Wyniki spółki, poprawiające się w sposób realny, pokazują, że cele są osiągane dziś w stopniu nieco większym niż zakładał to plan złożony i notyfikowany w Komisji Europejskiej.

Jeżeli chodzi o wynik za rok 2014, trzeba powiedzieć, że w sposób zdecydowany udało się wygenerować zysk na działalności podstawowej. Jest to pierwszy dodatni wynik z tytułu tej działalności, począwszy od roku 2007. W sprawie konkretnych danych zaczekamy na informacje ze spółki. W tej chwili trwa audyt wyniku i dlatego nie chciałbym jeszcze publicznie komunikować osiągniętego wyniku. To, co ważne i co możemy powiedzieć z pełną odpowiedzialnością, to że spółka w kolejnym periodzie czasowym udowadnia, iż potrafi zarabiać na swojej podstawowej działalności.

Jednym z efektów realizowanego procesu naprawy LOT jest wprowadzenie nowego modelu biznesowego. Opiera się on na korelacji kosztów i przychodów i na elastycznej strukturze kosztowej, w tym także w zakresie zatrudnienia i wynagrodzeń. Warto w tym miejscu przywołać przeprowadzoną przez spółkę, w ramach realizacji planu, restrukturyzację zatrudnienia. Dokonała się ona przy aktywnym i istotnym udziale strony społecznej, za co chciałbym stronie społecznej serdecznie podziękować. Niezwykle istotne jest to, że w tym trudnym i bolesnym procesie, czego mam świadomość, nie mieliśmy do czynienia z akcjami, które mogłyby zakłócić funkcjonowanie LOT. Strona społeczna powstrzymała się od podejmowania takich działań i za to jesteśmy związkowcom bardzo wdzięczni. Oznacza to bowiem, że odpowiedzialność za los firmy znajdowała się nie tylko po stronie zarządu i organów nadzoru, ale także – a może przede wszystkim – wykazali się nią ludzie, którzy tworzą wartość firmy i którzy są świadomi, iż kapitał społeczny, który wspólnie generują, stanowi niezbędny element do skutecznego przeprowadzenia procesu naprawy spółki.

Pozytywnie należy ocenić przeprowadzony program wymiany floty dalekiego zasięgu i operacyjne wdrożenie samolotów B787, które stanowią dźwignię restrukturyzacji.

Przypomnę, że mieliśmy bardzo poważny kłopot, który dodatkowo utrudniał proces naprawczy. Ten kłopot polegał na problemach z wdrożeniem do przeprowadzenia operacji na tych samolotach, a na operacjach wykonywanych na B787 opierał się w znacznej mierze biznesplan LOT. Szczęśliwie spółce udało się w tej kwestii porozumieć na korzystnych warunkach z dostawcą samolotów. Te i inne działania naprawcze pozwoliły spółce ograniczyć drugą transzę środków pomocy publicznej przewidywanych w planie restrukturyzacji. Wyniosła ona ostatecznie 127 mln zł. Inaczej mówiąc, podana kwota stanowi niemal dokładnie zaledwie $^1/_3$ środków przewidzianych pierwotnie w programie restrukturyzacji.

Bieżący rok jest dla spółki, dla wszystkich osób, którzy są zaangażowani w proces restrukturyzacji kolejnym rokiem wyzwań. Tak trzeba to szczerze nazwać. Z perspektywy tego, co powiedziałem przed chwilą, niemal oczywistością będzie to, iż planujemy osiągnąć wynik na działalności podstawowej przynajmniej odpowiadający założeniom, które znalazły się w planie złożonym do Komisji Europejskiej. Od zarządu LOT będziemy oczekiwać dalszej poprawy efektywności i umocnienia trendu w zakresie dodatnich wyników finansowych, ale również zabezpieczenia płynności finansowej firmy. W najbliższym czasie oczekujemy również przedstawienia strategii rozwoju na kolejne lata. Ta strategia będzie poniekąd odpowiedzią na pytania zadane przez pana posła dotyczące tego, na jakiej flocie LOT zamierza oprzeć swój rozwój.

Doskonale państwo wiecie, że implikacją otrzymanej przez spółkę pomocy publicznej jest konieczność wdrożenia środków kompensacyjnych, czyli mówiąc wprost – ograniczenie działalności operacyjnej w okresie, który został wyznaczony jako czas restrukturyzacji. Ograniczenia operacyjne uniemożliwiają nam dzisiaj pełne wykorzystanie efektów osiągniętych dzięki wdrożeniom procesów naprawczych. Spółka koncentrowała się głównie na optymalizacji kosztowej, nie mogąc w pełni wykorzystywać możliwości zwiększenia przychodów. Po zakończeniu restrukturyzacji, tj. począwszy od początku 2016 r., możliwe będzie swobodne kształtowanie ram rozwojowych i generowanie dodatkowych przychodów. Po wyjściu z reżimu funkcjonowania w rygorze pomocy publicznej będzie można wreszcie planować rozwój spółki w sposób niezależny od innych, dodatkowych uwarunkowań.

Równolegle z procesem naprawczym w PLL LOT zarówno spółka, jak i Skarb Państwa zmierzają do pozyskania inwestora strategicznego dla LOT. Takie, na marginesie mówiąc, jest także oczekiwanie Komisji Europejskiej w tego typy procesach naprawczych. Zabiegamy o inwestora dla PLL LOT, jak i dla spółek, które są z LOT powiązane operacyjnie, jak np. LS Airport Services, czy LOT AMS, o którym wspominał pan poseł. Mam na myśli takiego inwestora, który byłby gotów uczestniczyć w procesie szeroko rozumianej restrukturyzacji spółki, ale również byłby w stanie zagwarantować rozwój podmiotu. Dotychczasowe rozmowy w tej sprawie nie pozwalają jeszcze na publiczne ujawnienie jakichkolwiek szczegółów. Szansą na zdynamizowanie tego procesu jest zbliżające się wyjście przewoźnika spod ograniczeń związanych z pomocą publiczną, w związku z zakończeniem okresu restrukturyzacji spółki. Musimy mieć jednak pełną świadomość faktu, że wszystkie procesy zmian kapitałowych w liniach lotniczych, jak pokazują rozpoznane przez nas przypadki, były długotrwałe. Szczególnie zaś należy wziąć pod uwagę, że sytuacja na rynku europejskich przewozów lotniczych pomimo pewnej poprawy nadal pozostaje trudna i złożona.

Skarb Państwa, jako właściciel Polskich Linii Lotniczych LOT, stawia dziś potencjalnym inwestorom dość istotne warunki brzegowe. Najważniejsze z nich to operowanie pod marką PLL LOT, utrzymanie siedziby spółki i rozwój bazy samolotów w Warszawie oraz płacenie danin i należności publicznych w Polsce. Podane wymagania zmniejszają a priori apetyt potencjalnych inwestorów na kapitałowe zaangażowanie się w LOT.

Nie czekając na zakończenie okresu restrukturyzacji, spółka prowadzi prace nad nową strategią. Ma to być nowy pomysł na działanie w przyszłości. Celem jest w tym przypadku wykorzystanie mocnych stron naszego przewoźnika. Nowa strategia obejmuje także połączenia krajowe, jako jeden z elementów systemu transferu pasażerów do połączeń długodystansowych i budowę węzła przesiadkowego, czyli hubu, na lotnisku im. Fryderyka Chopina w Warszawie.

Szanowni państwo, Wysokie Komisje, jeśli chodzi o drugiego przewoźnika, czyli spółkę Eurolot S.A., to zgodnie z informacjami przekazanymi państwu posłom na poprzednim posiedzeniu Komisji Skarbu Państwa, od 1 kwietnia 2015 r. przewoźnik ten zawiesza siatkę połączeń własnych. Biorąc pod uwagę sytuacje Eurolotu zarząd LOT, chcąc zabezpieczyć możliwość wykorzystywania samolotów Bombardier Q400 na siatce własnej, tak jak to miało miejsce dotychczas oraz mając na uwadze możliwość dalszego rozwoju po roku 2015, podjął decyzję o włączeniu samolotów Bombardier bezpośrednio do floty PLL LOT. Przeniesienie floty pozwoli, co jest szczególnie istotne dla nas, na wykorzystanie pracowników operacyjnych Eurolot S.A. Znaczna część spośród nich już dziś podjęła współpracę z LOT. Ponieważ po 1 kwietnia samoloty Bombardier będą nadal wykorzystywane i będą wykonywać operacje lotnicze, spółki współpracujące operacyjnie z LOT, w których Skarb Państwa jest obecny, nie powinny odczuć negatywnych skutków zakończenia świadczenia usług przez Eurolot S.A. Warto także podkreślić, że jeśli chodzi o dotychczasowych kontrahentów Eurolotu, zakładana jest pełna spłata wszystkich wierzycieli w trakcie likwidacji spółki. Dzisiaj już ponad 70% przeterminowanych zobowiązań Eurolotu objętych jest stosownymi porozumieniami.

Pan poseł zapytał o dalszy los połączeń lotniczych, po likwidacji Eurolotu, czy przejmie je LOT? W przypadku tej kwestii należy wziąć pod uwagę, iż ze względu na obowiązek zastosowania środków kompensujących, jako że udzielono pomocy publicznej, LOT musiał zawiesić lub skasować część własnych połączeń wykonywanych z portów regionalnych. Po zakończeniu okresu restrukturyzacji spółka podejmie prace w celu zapewnienia optymalizacji własnej, krajowej siatki połączeń. LOT, zgodnie z zapowiedzią, będzie operować na bezpośrednich trasach z Warszawy do Gdańska, Krakowa, Wrocławia, Rzeszowa, Poznania, Katowic i Szczecina. Pozwoli to na zoptymalizowanie oferty przesiadkowej z rejsów dalekiego zasięgu i innych części Europy.

Pan poseł zadał również pytanie o to, czy jest prawdą, że Eurolot latał poniżej kosztów dla LOT? Wynegocjowane stawki przyjęto na podstawie uzgodnień dokonanych pomiędzy zarządami obu firm. Były to uzgodnienia dokonane w oparciu o przesłanki czysto biznesowe. Zarządy LOT i Eurolot twierdzą, że stawki zostały określone w oparciu o warunki rynkowe. Ostateczna stawka jest jedynie pomniejszona o rabat wynikający z wolumenu zamówienia.

Padło także pytanie o raport z audytu. Rada miała zlecone takie zadanie, wykonała je i przygotowała raport. W oparciu o podjęte czynności sprawdzające nie stwierdzono znamion celowego działania na szkodę spółki. Korporacyjnie zarząd poniósł jednak konsekwencje. W listopadzie 2014 r. rada nadzorcza odwołała dwóch członków zarządu Eurolotu. Treść audytu, ze względu na zawarte w niej szczegóły kontraktum, została objęta tajemnicą przedsiębiorstwa.

Jeśli chodzi o kwestię uzupełnienia organów spółki o przedstawicieli strony pracowniczej, to nieco później niż zakładano, bo dopiero w tym roku, rada nadzorcza uruchomiła proces związany z wyborem przedstawicieli załogi do organów zarządzających spółki.

Pan poseł był łaskaw zapytać także o wybór samolotów Bombardier. Dlaczego akurat te maszyny zostały wybrane, czy był to wynik własnego widzimisię spółki, czy Ministerstwa Skarbu. Decyzja o wyborze Bombardirerów dla Eurolotu została podjęta po dokonaniu, na zlecenie ministerstwa, szczegółowej analizy potrzeb w tym zakresie. Taką analizę sporządziła zewnętrzna firma Ernst&Young. Potwierdziła ona wstępna decyzję spółki i również wskazała flotę samolotów Bombardier Q400, jako najbardziej efektywną dla zakładanej siatki połączeń i dostosowaną do potrzeb i założeń biznesowych Eurolotu.

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to w tym miejscu zakończyłbym moją wypowiedź i jednocześnie poprosił o uzupełnienie pewnych kwestii towarzyszących mi panów prezesów: pana prezesa Mikosza z LOT i pana prezesa Juszczyńskiego z Eurolotu. Panowie prezesi odniosą się do szczegółowych zagadnień zawartych w postawionych pytaniach, które dotyczą konkretnych aspektów działalności obu przewoźników.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Oczywiście, panie ministrze. Dziękuję panu za przedstawienie stanowisko resortu. O zabranie głosu proszę pana prezesa Sebastiana Mikosza. Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu PLL LOT Sebastian Mikosz:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, po pierwsze chcę podziękować za możliwość wypowiedzenia się przed tak szacownym gremium. Zacznę od tego, że w kilku zdaniach odniosę się do dość w sumie szerokiego kontekstu, który został zarysowany w wypowiedzi pana posła Piotra Króla. Chodzi mi o przedstawione relacje pomiędzy LOT i Eurolotem, które z gruntu zupełnie inaczej układają dalszy kontekst pytań, a tymczasem rzeczywistość była zgoła odmienna.

Szanowni państwo, współpraca pomiędzy LOT i Eurolotem przez wiele lat przebiegała bardzo harmonijnie i nadal przebiega w taki sposób. Nie mogę w żadnym stopniu zgodzić się z przedstawionymi stwierdzeniami, że Eurolot odciążał LOT. Fundamentem współpracy pomiędzy obiema firmami była i jest formuła ACMI, o której zresztą pan poseł wspominał. Ta formuła ma to do siebie, że ryzyko handlowe operacji było i pozostaje cały czas na spółce LOT. To my sprzedajemy bilety, rejsy są wykonywane na naszych biletach, a Eurolot jedynie wykonywał te rejsy jako operator. Zwracam uwagę, że to nie Eurolot wykonywał te rejsy. On wykonywał je, owszem, ale tylko od strony czysto technicznej, bilety natomiast sprzedawał LOT. Ta formuła działania będzie kontynuowana od 1 kwietnia 2015 r., tylko samoloty zamiast w barwach Eurolotu będą latać jako maszyny LOT.

Rozumiem, że pan poseł na co dzień nie zajmuje się tymi zagadnieniami, ale chcę zapewnić, iż wybór Q400 był wyborem bardzo dobrym. Te samoloty poza tym nie są 78-miejscowe, ale 82-miejscowe. Faktycznie miały one zastąpić Embraery 170, ale także nie na trasach krajowych. Rozumiem, że panowie są przeświadczeni, iż coś takiego miało miejsce, że chodziło tylko o trasy krajowe i z tego tytułu Eurolot poniósł wymierne konsekwencje. W tamtym czasie, kiedy wybierano Q400 akurat pełniłem funkcję przewodniczącego rady nadzorczej Eurolot S.A. Zapewniam, że wybór floty poprzedziła bardzo dogłębna analiza. Samoloty Q400 były i nadal będą wykorzystywane na trasach od 1000 km do 1500 km. Rejsy krajowe, tzw. domestic, nigdy nie stanowiły głównego czynnika wyboru samolotów Q400. Jest to bardzo dobry samolot, aby nim latać z Warszawy do Wiednia lub z Warszawy do Berlina, czy do Lwowa. Zresztą nasi konkurenci, chociażby Air Berlin lata na tej trasie właśnie samolotem Bombardier Q400. Macie zapewne państwo okazję latać czasami do Wiednia. Łatwo zatem zauważyć, że także Austrian Airlines lata maszyną Q400. Dzieje się tak, ponieważ Q400 dysponuje dobrą kombinacją zasięgu i bardzo wysokiej efektywności kosztowej, gdyż jest to maszyna turbośmigłowa.

Pan poseł w swoim wystąpieniu użył sformułowania, że Eurolot stanowił dla nas zawór bezpieczeństwa. Przyznam szczerze, że nie wiem, jak te słowa interpretować. Nie wiem, co to znaczy, że Eurolot był zaworem bezpieczeństwa. Eurolot był i jest naszym kontrahentem.

Poseł Piotr Król (PiS):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Panie pośle, ustalmy, że to ja prowadzę dzisiejsze posiedzenie. Głos ma pan prezes Mikosz.

Poseł Piotr Król (PiS):

Czy ta spółka istnieje?

Prezes zarządu PLL LOT Sebastian Mikosz:

Z tego, co mi wiadomo, spółka cały czas istnieje i działa. Obok mnie siedzi jej prezes. Eurolot nie upadł.

Poseł Piotr Król (PiS):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Prezes zarządu PLL LOT Sebastian Mikosz:

Ja tego nie powiedziałem, panie pośle.

Poseł Piotr Król (PiS):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Panie pośle, proszę nie przerywać.

Prezes zarządu PLL LOT Sebastian Mikosz:

Odnoszę się jedynie do sformułowań, które stawiają w takim właśnie świetle…

Poseł Piotr Król (PiS):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Panie pośle, przywołuję pana do porządku. Panie prezesie, bardzo proszę kontynuować swoją wypowiedź.

Prezes zarządu PLL LOT Sebastian Mikosz:

Rozumiem, że pan poseł Król otrzymał jakieś informacje dotyczące Eurolotu i LOT. Stwierdzam, że te informacje są nieścisłe, delikatnie rzecz ujmując. Poza tym wspomniane informacje dotyczą również pojęć, które pozornie mogą powodować konfuzję, ale w gruncie rzeczy są dość jasne, a mianowicie chodzi o relacje point to point do point to hub itd. Chcę powiedzieć, że Eurolot nigdy nie był przewoźnikiem, który swoją strategię opierał na point to point. Jeśli się mylę, to pan prezes Juszczyński z pewnością skoryguje moją błędną opinię.

Eurolot został stworzony, taka była oryginalna przyczyna jego powstania, aby dostarczać pasażerów dla LOT na zasadzie ACMI w celu realizacji połączenia point to hub. Nie ma zatem możliwości, aby samolot 82-miejscowy konkurował z samolotem 180-miejscowym, jakimi dysponują najwięksi operatorzy w rodzaju Ryanair lub WizzAir, bądź EasyJet. Myślę, że mamy do czynienia z dość dużym pomieszaniem pojęć. Rynku lotniczego nie da się tak łatwo na nowo poukładać. Przypomnę, że w Polsce połączenia point to point, ze znanym wszystkim skutkiem, chciał obsługiwać OLT. Nie wiem, czy do tego przykładu point to point pan poseł nawiązuje, ale z pewnością nie jest to taki sukces, który chcielibyśmy powtórzyć.

Jeśli chodzi o niektóre inne kwestie poruszone w zadanych pytaniach, teraz pozwoliłbym sobie tylko na stwierdzenie, że bardzo bym chciał. Pan poseł pytał bowiem o pieniądze z regionów i o konkurencję ze strony Pendolino. Co do konkurencji ze strony Pendolino, to jest ona na razie wyłącznie faktem medialnym. Ten pociąg to bowiem obecnie największy sojusznik LOT, a nie nasz konkurent. W tej chwili jesteśmy w trakcie ustalania porozumienia z PKP Intercity, które ma służyć wzajemnemu wsparciu. W jak najlepszym interesie PLL LOT leży, aby do hubu warszawskiego docierało jak najwięcej pasażerów różnymi środkami transportu. Hub warszawski jest przecież naszym hubem bazowym.

Rozumiem, że informacja, do której się teraz odnoszę nie przebiła się jeszcze do opinii publicznej, ale proszę mi wierzyć, iż sytuacja wcale nie wygląda tak, że część polskich pasażerów zostanie przejęta przez zagraniczne huby. Hub warszawski musimy jeszcze zbudować. On częściowo już istnieje, ale cały czas w grę wchodzi kwestia skali. Od wielu lat dla Polaków największym hubem i tak jest Frankfurt. Obsługuje on ponad 4 mln pasażerów, podczas gdy na Okęciu mam tylko poniżej 1 mln przesiadkowych pasażerów w ciągu roku. Na dobrą sprawę porty regionalne już od wielu lat są miejscami, do których latają nasi konkurenci tylko po to, aby wyciągać stamtąd pasażerów do swoich własnych hubów. Naszą strategią na najbliższe lata pozostaje zatem wzmocnienie i lepsza konkurencja ze strony hubu warszawskiego, ale wcale nie tylko poprzez zasilanie go z innych polskich miast, ale również, dzięki innym poprzez wykorzystanie floty Q400, zasilając go pasażerami z krajów ościennych. Latamy już np. do Dusseldorfu i do Hamburga, a niebawem ponownie podejmiemy loty do Nicei. To wszystko miasta, z których oprócz sąsiednich stolic, staramy się zasilać hub warszawski. Będziemy to czynić analogicznie tak, jak robią to Wiedeń lub Helsinki, które są hubami regionalnymi.

Szanowni państwo, z pewnością nie mogę udzielić odpowiedzi na niektóre pytania na otwartym posiedzeniu Komisji. Byłoby to oczywiście możliwe, gdyby Komisja obra-

dowała w trybie niejawnym, albo – jeśli panowie posłowie to zaakceptują – w trakcie wizyty poselskiej złożonej w siedzibie spółki PLL LOT. Wówczas chętnie podzielę się z państwem informacjami na temat tego, jakie zachęty, którym my jesteśmy przeciwni, otrzymują przewoźnicy niskokosztowi oraz opowiem co my, jako LOT, moglibyśmy zrobić, gdybyśmy uzyskali podobny poziom wsparcia. Na ten temat toczy się obecnie debata na poziomie europejskim. Nasza firma złożyła również kilka skarg w tej sprawie. Większość tanich przewoźników zgłasza się po wsparcie, ale dlaczego tak czynią? Z tej prostej przyczyny, że podaż lotnisk nie kreuje popytu na latanie. Mówienie o tym jest mało popularne i niepoprawne politycznie, ale ktoś musi o tym mówić. Fakt, że gdzieś zbudowano lotnisko, nie oznacza bynajmniej, że od razu wszyscy będą chcieli stamtąd latać. Mamy wiele przykładów ilustrujących przedstawioną tezę. Materiały przedstawiane w wielu dokumentach Komisji Europejskiej wyraźnie pokazują, że mamy do czynienia z nadpodażą lotnisk w Polsce w stosunku do innych niezbędnych elementów infrastruktury, która pozwoliłaby przejmować pasażerów przez porty regionalne. Nie zmienia to faktu, że jeśli chodzi np. o Bydgoszcz, do której pan poseł wielokrotnie się odwoływał, to obecny czas związany z przejęciem przez nas floty i realizacji połączeń może oznaczać pewne turbulencje dla osób chcących latać na linii Warszawa-Bydgoszcz. Tak przypuszczam, ale prowadzimy już dialog z panem prezesem Oraczewskim, który ma doprowadzić do obecności LOT na tym lotnisku. Lufthansa otwiera połączenia z Bydgoszczy, to prawda. Będzie ona latać dwa lub trzy razy w tygodniu, a my rozmawiamy o rejsach, które miałyby się odbywać codziennie lub dwa razy dziennie. Jest to więc całkiem inna skala przedsięwzięcia. Proszę też pamiętać o tym, że fakt, iż postawimy rejs nie oznacza, że automatycznie pojawią się pasażerowie chcący z tej oferty skorzystać. Chętnie podzielę się z państwem również wynikami na rejsach do Bydgoszczy i konstrukcją tego przedsięwzięcia. Fakt, że oferujemy określoną podaż, nie oznacza automatycznego wykreowania popytu.

Jeśli chodzi o analizy poprzedzające zakup B787 i Q400, to w sprawie Bombardierów odsyłam do pana prezesa Juszczyńskiego. Natomiast jeśli chodzi o Boeingi, od razu odpowiadam na pytanie, że posiadamy stosowne materiały analityczne, a ich opracowanie miało miejsce przed podjęciem decyzji o zakupie. Proszę pamiętać, że samolot B787 został wybrany jeszcze w roku 2005. Od tamtej pory minęło dziesięć lat. Oczywiście, do analiz można zajrzeć, ale należy mieć na uwadze, iż one wszystkie zakładają kilka podstawowych elementów wpływających na wybór tych samolotów. Do dziś nic w tym względzie się nie zmieniło. Nadal chodzi o nowoczesność technologiczną, efektywność kosztową, zasięg i – w przypadku LOT – relatywnie niedużą pojemność, bo zaledwie 252 fotele. Nie wiem, jakich analiz pan poseł oczekuje. Samolot był kupowany jako element ciągłości pomiędzy 767 a 787. Sprawa była wielokrotnie analizowana w przestrzeni publicznej, tak przez posłów, jak i przez dziennikarzy. Temat wydawał się być bardzo transparentny i znany, tak mi się przynajmniej wydawało. Miałem wrażenie, że zostało wystarczająco szczegółowo uzasadnione, dlaczego ten właśnie model samolotu został przez nas wybrany.

Jeśli mógłbym jeszcze pozostać przez chwilę przy wątku floty, to powiem, że sytuacja nasza, jako spółki, jest w tej chwili taka, iż znajdujemy się na etapie zamykania prac związanych z dwoma zasadniczymi kwestiami. Pierwsza z nich to zaanonsowanie nowych połączeń, które będą wykonywane przez PLL LOT począwszy od 2016 r. Każde nowe połączenie musi być zaanonsowane i otwarte na sześć do ośmiu miesięcy w przypadku szerokokadłubowych samolotów, a jeśli chodzi o dalsze połączenia to nawet dwanaście miesięcy przed rozpoczęciem ich wykonywania. Praca, którą należy wykonać ma dość szczegółowy analityczny charakter w wymiarze makroekonomicznym. Zadanie dla nas jest mocno skomplikowane, ponieważ znajdujemy się w sytuacji unijnych restrykcji i nie wolno nam wykorzystywać maksymalnie możliwości posiadanej floty. Ponieważ jednak do czasu, kiedy będziemy mogli wreszcie wykonywać planowane rejsy pozostało jeszcze dziewięć miesięcy, to wydaje mi się, że mogę zadeklarować, iż w okolicach czerwca bieżącego roku będziemy anonsować połączenia i to zarówno europejskie, jak i dalekiego zasięgu. Wydaje mi się, że podając te daty nie wprowadzam państwa posłów w błąd.

Pozwolę sobie jeszcze dopowiedzieć, że w tej chwili znajdujemy się na kolejnym etapie analizy związanej z wyborem następnej floty dla LOT. To zagadnienie jest procesem nieco bardziej skomplikowanym i złożonym, ale zgodnie z tym, co ustaliliśmy z radą nadzorczą, komitet floty miał posiedzenie dosłownie przedwczoraj, pierwsze rekomendacje powinny pojawić się gdzieś w okolicach maja. Później są jeszcze oczywiście negocjacje i kwestia podpisania umowy, dlatego nie chciałbym w tej chwili deklarować konkretnych terminów, ale rozmawiamy o wzroście floty pomiędzy 40 a 60 nowych maszyn. Celem strategicznym LOT jest podwojenie wielkości w okresie pięciu lat. Chodzi o 8-10 maszyn szerokokadłubowych i ok. 40-60 maszyn wąskokadłubowych. Takie założenia znajdują się w biznesplanie, który będziemy prezentować na kilku najbliższych posiedzeniach rady nadzorczej spółki.

O ile dobrze zrozumiałem wydźwięk wypowiedzi pana posła, chodziło w niej m.in. o to, że LOT ignoruje albo chce ignorować porty regionalne. Nie chciałbym, aby ta kwestia była odbierana w taki sposób, żeby formułowano twierdzenia, iż porty regionalne nie są dla nas istotne. Doświadczenie uczy nas jednak, że jest niezwykle trudno połączyć logikę ekonomiczną z logiką oczekiwań zgłaszanych w poszczególnych portach. Przy okazji warto przypomnieć, że porty regionalne obsługują również naszych konkurentów, chociaż nomen omen wolałbym, aby np. Lufthansa nie latała tak często do Polski, ale nie mam żadnego wpływu na tę kwestię. Obowiązuje nas reguła open sky i musimy jej przestrzegać. Prawdopodobnie w przypadku Lufthansy rolę odgrywa fakt, że ten przewoźnik rozwijał się systemowo i skutecznie przez pięćdziesiąt lat, a my próbujemy dopiero złapać oddech po kilku trudnych latach. Pozycja kosztowa LOT jest bardzo dobra i mam nadzieję, że na fali rosnącego rynku będziemy w stanie całkiem dobrze konkurować z innymi przewoźnikami.

Zostało zadane pytanie o wykorzystanie hangaru 787 w Rzeszowie. Jestem zaskoczony tym pytaniem, ponieważ wiem, iż ten hangar został wynajęty spółce Linetech, z którą LOT nie współpracuje. Naszym partnerem jest spółka LOT AMS i z tego co zdołałem się dowiedzieć od prezesa tej spółki, trwają obecnie przygotowania do budowy hangaru dla 787 na Okęciu. Jeśli oferta takiego hangaru w Warszawie się pojawi, to z niej skorzystamy. Priorytetem dla zarządu LOT jest jak najszersza współpraca ze spółką LOT AMS, ponieważ jest to największa baza w Warszawie, żeby nie powiedzieć, że quasi jedyna, która daje nam znaczną przewagę kosztową i operacyjną i dlatego chcemy ją wykorzystywać maksymalnie szeroko.

Ostatnia kwestia, do której chcę się odnieść, dotyczy publikacji wyników spółki. Szanowni państwo, LOT nie ma obowiązku publikowania swoich wyników finansowych. Nie jesteśmy bowiem spółką publiczną notowaną na giełdzie. Odpowiadając na pytanie pana posła, powiem tylko, że wszystkie nasze sprawozdania znajdują się w KRS. Ostatnie sprawozdanie, za 2013 r., zostało złożone 7 lipca 2014 r. W LOT przyjęła się pewna praktyka polegająca na tym, że po odebraniu naszych wyników finansowych przez biegłego rewidenta, co w tej chwili ma miejsce i prawdopodobnie potrwa jeszcze jakieś dwa lub trzy tygodnie, mówię o wynikach za 2014 r., następuje przyjęcie ich przez walne zgromadzenie, a później są składane do KRS, ale dużo wcześniej, w drodze konferencji prasowej publikujemy te wyniki. Informujemy opinię publiczną o wszystkich podstawowych parametrach finansowych spółki, podajemy wynik działalności podstawowej, działalności operacyjnej, tzw. EBIT, EBITDA itd. Wszystko prezentujemy publicznie i staramy się być maksymalnie transparentni, na ile jest to oczywiście możliwe i leży w interesie spółki. Konkurencja z pewnością chętnie również zapoznałaby się ze szczegółową odpowiedzią na pytanie pana posła Małeckiego dotyczące wyników LOT. Z mojej strony, panie przewodniczący, to na razie wszystko. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję, panie prezesie. O zabranie głosu proszę pana prezesa Juszczyńskiego.

Prezes zarządu Eurolot S.A. Andrzej Juszczyński:

Dziękuję, panie przewodniczący. Moi szanowni przedmówcy wyczerpali większość wątków, których dotyczyły pytania panów posłów. W tej sytuacji, tytułem uzupełnienia, powiem kilka zdań na temat współpracy pomiędzy Eurolotem i LOT. Za rok 2013 i 2014

wartość przychodów, które spółka wygenerowała na współpracy z LOT, była poniżej 50% wszystkich przychodów wygenerowanych przez Eurolot. LOT jest naszym bardzo ważnym kontrahentem, ale nie jest to kontrahent jedyny. Nasza współpraca odbywała się zgodnie z formułą ACMI, czyli chodziło o wynajęcie samolotów łącznie z załogami. Dodatkowo sprzedawaliśmy wspólnie bilety w ramach code-share. Zgodnie z tym, co powiedział pan poseł, pasażer miał prawo do zakupu biletu albo poprzez jednego kontrahenta, czyli np. zakup biletu z Rzeszowa do Chicago poprzez LOT, lub oddzielnie, czyli mógł skorzystać z oferty dwóch podmiotów i kupić osobne bilety. Akurat przykład z Rzeszowem nie jest najlepszy, bo LOT z Rzeszowa do Chicago nie lata, ale jeśli weźmiemy pod uwagę np. połączenie z Kiszyniowa do Chicago, to można kupić jeden bilet LOT na tę trasę albo dwa bilety: jeden Eurolotu na trasę Kiszyniów-Warszawa i drugi LOT na trasę Warszawa-Chicago.

Jeden z panów posłów zapytał jeszcze o koszty wdrożenia Q400. Na dziś prowadzimy negocjacje z leasingodawcą. Zgodnie z ustaleniami wszelkie depozyty posiadane przez leasingodawcę, które wynikały z zabezpieczenia transakcji, zostaną skonsumowane przez Eurolot do końca okresu operowania, czyli do końca marca bieżącego roku.

Jeśli chodzi o kwestie dotyczące portów regionalnych, to w zasadzie odniósł się do nich już pan prezes Mikosz. Ja ze swej strony dodam tylko, że połączenia są na tyle atrakcyjne, na ile można zachęcić określoną ilość pasażerów do podróżowania liniami lotniczymi. Często klienci wykorzystują alternatywne połączenia i korzystają z usług PKP lub transportu samochodowego. To wszystko z mojej strony. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję panu prezesowi. Otwieram dyskusję. Jako pierwszy zgłosił się pan poseł Smoliński. Bardzo proszę, panie pośle. Następnym mówcą będzie pan poseł Litwiński.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Mam kilka pytań. Pierwsze, można powiedzieć pytanie nieodłączne, nawiązuje do kwestii prywatyzacji PLL LOT, o której pan minister Baniak powiedział publicznie. Chciałbym usłyszeć, czy prywatyzacja będzie połączona z ewentualną współpracą z konkurentem na rynku europejskim, czyli z Lufthansą? Jeśli tak miałoby być, to oznaczałoby realne zagrożenie dla dalszego funkcjonowania lotniska w Warszawie, które próbuje teraz konkurować jako hub. Pamiętam, że na jednym z posiedzeń Komisji przed kilku laty była mowa o tym, że docelowo Warszawa ma być hubem skierowanym głównie na Wschód. Oznacza to niejako automatycznie konkurencyjne zwarcie z Berlinem, a więc jeśli miałoby dojść do jakiejś współpracy, finansowej lub w jakiejkolwiek innej dziedzinie z Lufthansą, nie mówię już o możliwym przejęciu przez nią LOT, to Warszawa raczej nie zmieści się w strategii tego właściciela jako lotnisko, które powinno się dalej intensywnie rozwijać. Raczej należy oczekiwać, że nastąpi próba stopniowego zwijania biznesu, a w efekcie Warszawa stanie się jedynie lotniskiem dolotowym do Berlina.

Następne pytanie. Czy jest prowadzone postępowanie, a jeżeli tak, to na jakim znajduje się etapie, w sprawie zbadania współpracy Eurolotu z firmą 4You Airlines? Z tego, co powszechnie wiadomo, pomiędzy tymi firmami narosły dość duże zobowiązania, a mimo wszystko, mimo braku płatności ze strony czarterującego, czyli 4You Airlines, nadal były realizowane zlecenia przez Eurolot. Specjaliści uznają ten fakt za jedną z przyczyn obecnych problemów finansowych Eurolotu.

Kolejne pytanie dotyczy tego, jak przebiegała współpraca pomiędzy Eurolotem a LOT? Według informacji medialnych ta współpraca miała być coraz bardziej ograniczana i w efekcie Eurolot wykonywał coraz mniej lotów na rzecz LOT, a przecież de facto do prowadzenia takiej działalności został powołany Eurolot.

Niektórzy konkurenci twierdzą, że kłopoty Eurolotu mają swoje źródło w zbyt rozbudowanej flocie w stosunku do realizowanych przewozów. Jaka jest opinia resortu Skarbu Państwa na ten temat? Chciałbym się również dowiedzieć, w jaki sposób ma zostać przeprowadzona likwidacja spółki Eurolot? Z tego co wiem, majątek jest raczej niewielki, a jeśli tak, to chyba trudno będzie zrealizować scenariusz upadłościowy. Konieczna jest jakaś inna strategia. Chciałbym usłyszeć jaka?

Następna kwestia. Czy w ostatnim okresie zanotowano rzeczywiście dość duże przejścia personelu z Eurolotu do firm konkurencyjnych, szczególnie zaś do WizzAir?

Za 2014 r. nie mamy jeszcze wyników, ale np. za 2010 r. Eurolot miał jeszcze ponad 100 mln zł przychodów, a zysk w zakresie EBITDA wyniósł 7 mln zł. Chciałbym się dowiedzieć, co naprawdę się stało, że doszło do tak gwałtownego pogorszenia wyników spółki?

Ostatnie pytanie dotyczy PLL LOT. Według ekspertów z firmy KPMG Audyt, która badała sprawozdanie finansowe LOT za rok 2013, spółce może grozić upadłość. Czy panowie moglibyście także odnieść się do audytu wyników za 2013 r.? To wszystko. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję. Teraz pan poseł Litwiński, a następnym mówcą będzie pan poseł Bodio. Proszę, panie pośle.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Ponieważ znajdujemy się na posiedzeniu komisji sejmowych, a nie na obradach rady nadzorczej spółki, charakter moich pytań uwzględni tę specyfikę. Przynajmniej mam taką nadzieję.

Poseł Piotr Król (PiS):

Zgłaszam się do dyskusji przynajmniej od pięciu minut.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Przypominam panu, panie pośle, że obowiązują pana te same zasady, które obowiązują pozostałych posłów. Nie rozumiem, dlaczego miałby pan zabierać głos w innym trybie. Pańska kolej nadejdzie.

Poseł Piotr Król (PiS):

Ja tylko proszę, panie przewodniczący, aby pan mnie zapisał jako chętnego do zabrania głosu.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Zapisałem pana, panie pośle. Jest pan zaznaczony w kolejce oczekujących.

Poseł Piotr Król (PiS):

To szkoda, że pan tego nie powiedział. Przestałbym się wówczas ciągle zgłaszać.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Nie mam takiego obowiązku, panie pośle. Bardzo proszę, wypowiedź kontynuuje pan poseł Litwiński.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Pytania, które chcę zadać, dotyczą kwestii natury ogólnej. Ich treść wynika jednak ze specyfiki miejsca, w którym się znajdujemy, czyli obrad sejmowych komisji. Z tej przyczyny moje pytania adresuję przede wszystkim do panów ministrów, którzy są przedstawicielami rządu. Przedstawiciele rządu reprezentują właściciela spółek, ale jednocześnie odpowiadają za właściwe komunikowanie społeczeństwu określonych kroków i podejmowanych decyzji w związku z funkcjonowaniem tychże spółek.

Częściowo jestem usatysfakcjonowany deklaracją pana prezesa Mikosza, że wbrew pozorom LOT nie jest konkurentem dla Pendolino. Niewątpliwie nie byłoby zbyt rozsądnym posunięciem, gdyby dwie spółki należące de facto do Skarbu Państwa prowadziły ze sobą ostrą walkę konkurencyjną, która w efekcie jednakowo niszcząco odbijałaby się na każdej ze spółek. Od tej kwestii rozpocznę zadawanie pytań. Pierwsze pytanie ma charakter regionalny, zresztą intencja posłów wnioskodawców również w znacznej mierze wynikała z troski o dobro regionalnych portów lotniczych. Zgadzam się z tezą, że w ostatnich latach powstały w naszym kraju co najmniej trzy lub cztery lotniska, których funkcjonowanie stoi pod dużym znakiem zapytania. Nie mam w tym momencie na myśli tylko kwestii związanych z demografią, która niewątpliwie wpływa na bieżące działanie lotnisk, ale także sprawę sąsiedztwa tychże lotnisk z innymi portami lotniczymi.

Moje pytanie dotyczy lotniska w Szczecinie. Biorąc pod uwagę wszelkie możliwe proporcje i wynikające stąd szanse na rozwój i funkcjonowanie tego lotniska, położonego najdalej od Warszawy – następny w kolejności Wrocław leży bodaj o 100 km bliżej – chciałbym się dowiedzieć od przedstawicieli rządu, czy rzeczywiście fakt, iż Szczecin leży najdalej od Warszawy nie ma żadnego znaczenia dla planowanych połączeń lotniczych? Nie pytam o to pana prezesa LOT, ponieważ zakładam, że jest on człowiekiem, który stojąc na czele spółki, musi kierować się jedynie rachunkiem ekonomicznym. Pytam natomiast panów ministrów, jako przedstawicieli właściciela. Czy normalną rzeczą jest, że niektóre miasta położone bliżej niż Szczecin posiadają obsługę szybkiej kolei, a dodatkowo połączenia lotnicze ze stolicą, natomiast w przypadku Szczecina tak nie jest? Chciałbym wiedzieć, czy to jest stan zamierzony?

Posiadam stosowną wiedzę na temat zarówno kosztów, jak i obłożenia poszczególnych lotów w ostatnim okresie, powiedzmy, że znalazłem ja na wycieraczce. Proszę mi uwierzyć, że porównanie tych parametrów, nie chcę odwoływać się do konkretnych przykładów, pokazuje wyraźnie, że wiele lotów z Warszawy na mniejszych odległościach jest, mówiąc delikatnie, mniej obłożonych, a na pewno porównywalnych kosztowo, a mimo to z jakimś dziwnym oporem spotyka się przywrócenie tego, co występowało jeszcze kilka lat temu i na co występuje konkretny popyt. Mam na myśli lotnisko i połączenia ze Szczecinem. Na przykładzie Szczecina chciałbym się więc dowiedzieć, na czym polega rola przedsiębiorstwa LOT, które chyba nie bez powodu nazywa się dumnie przewoźnikiem krajowym? W jaki sposób LOT wpływa na tworzenie zrównoważonego rozwoju poszczególnych regionów naszego kraju? Czy w ogóle ma jakiś wpływ na tę kwestię?

Drugie pytanie. Zgodzę się ponownie z panem prezesem, który sugeruje – jak sądzę, a może powiedział to wprost – że omijanie prawa i praktyki związane z ukrytym dotowaniem przewoźników, głównie niskokosztowych, ale nie tylko, najczęściej przez samorządy jest zjawiskiem co najmniej kontrowersyjnym. Moim zdaniem, mamy do czynienia w tym przypadku z patologią i z działaniem wysoce nagannym. Na przestrzeni ostatnich lat w tej sprawie zwracałem się kilkakrotnie do UOKiK, ale odpowiedzi, które otrzymywałem były, określiłbym to, lekko wymijające, w rodzaju „chcielibyśmy, ale za bardzo nie wiemy, w jaki sposób się za to zabrać" itd. W tym kontekście mam pytanie do panów ministrów, ale również do pana prezesa LOT, o ile dysponuje wiedzą na ten temat: czy możemy się spodziewać w najbliższych miesiącach lub kwartałach jakichś rozstrzygnięć na poziomie Unii Europejskiej, które zwalczyłyby tę patologię? Muszą zostać podjęte konkretne działania w tym zakresie, ponieważ utrzymywanie się tej sytuacji będzie ewidentnym przykładem na psucie rynku lotniczego. W efekcie otrzymujemy w wysokim stopniu zafałszowany rachunek ekonomiczny. Czy spodziewacie się panowie podjęcia jakichś działań na poziomie unijnym lub krajowym, które wyeliminowałyby opisaną patologię? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

W tej chwili głos zabierze pan poseł Bodio, a przygotuje się pan poseł Dziadzio. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Bartłomiej Bodio (PSL):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, przed chwilą usłyszeliśmy, jak jeden z posłów wnioskodawców wykrzykiwał pytanie, czy Eurolot upadł. O ile dobrze zrozumiałem wypowiedzi pana ministra i panów prezesów, to Eurolot nie tylko nie upadł, ale trwa w tej chwili restrukturyzacja tej firmy.

W nawiązaniu do wypowiedzi panów prezesów chciałbym zapytać o to, jakie połączenia Eurolot wykonywał jako swoje własne? Jaka była rentowność tych połączeń? Czy jest planowane kontynuowanie tych połączeń? Interesuje mnie także, czy połączenia wykonywane przez Eurolot na zasadzie ACMI, we współpracy z LOT, mają wpływ na podniesienie tzw. capacity? Wiadomo, że z racji świadczonej pomocy publicznej capacity musi być w pewien sposób ograniczany. Czy przejęcie połączeń Eurolotu przez LOT wpłynie na podwyższenie capacity?

Chciałbym także zapytać o to, jakie są plany związane z restrukturyzacją, kiedy zostanie przedstawiona jej strategia oraz jakie są przyjęte założenia do tej strategii? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję. Głos ma pan poseł Dziadzio, a przygotowuje się pan poseł Król. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Dariusz Dziadzio (PSL):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie prezesie, mam pytanie dotyczące jednego z samolotów, które działają na naszym niebie. Chciałbym mianowicie usłyszeć, jak dzisiaj jest wykorzystywany operacyjnie Dreamliner? Drugie pytanie dotyczy tego, jak wygląda sprawa awaryjności tej maszyny? Docierały do nas spektakularne informacje o problemach Dreamlinera. Interesuje mnie także, jak nowa flota złożona z B787 wpływa na wynik finansowy PLL LOT?

Ostatnie pytanie dotyczy Rzeszowa. Proszę powiedzieć, czy istnieje możliwość, a może są nawet takie plany, aby w siatce operacyjnej w okresie letnim znalazł się lot z Rzeszowa do Nowego Jorku i do Chicago? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję. Głos ma pan poseł Król. Następnym mówcą będzie pan poseł Małecki. Proszę, panie pośle.

Poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Miałem nieodparte wrażenie, że w pewnym momencie zaczęliśmy rozmawiać o zupełnie odmiennej rzeczywistości. Rozumiem, że przyczynkiem do dzisiejszego spotkania było to, iż Eurolot poinformował, że przestaje realizować dotychczasowe loty do regionalnych portów lotniczych. Próbuję zatem określić jakąś wspólną płaszczyznę naszej dyskusji. Mam nadzieję, że przynajmniej w tej kwestii zgadzamy się ze sobą.

Jeśli chodzi o wypowiedź pana prezesa Mikosza, to zanim odniosę się do niej merytorycznie, pozwolę sobie na krótką uwagę. Pominę prywatne wycieczki pod moim adresem, ale muszę pokusić się o niewielki komentarz. Zdarzyło mi się po raz pierwszy w życiu, że ktoś mi powiedział, iż nie wie, czym ja się zajmuję. Jeśli pan prezes LOT sobie życzy, to prześlę mu moje CV. Informuję pana prezesa, że wykładam logistykę i niniejszym serdecznie zapraszam na moje wykłady. Chciałbym także powiedzieć, i czynię to z niekłamaną satysfakcją, że nigdy w życiu nie miałem w życiorysie epizodu, w którym moje rodzinne konotacje wpływałyby na zatrudnienie mnie w jakiejś spółce Skarbu Państwa. Szczerze bym wszystkim życzył takiego komfortu.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Panie pośle…

Poseł Piotr Król (PiS):

Pan prezes był łaskaw powiedzieć, że pewne turbulencje mogą wystąpić w odniesieniu do portu lotniczego w Bydgoszczy. Chciałbym w związku z tym ustalić stan faktyczny. Według mojej wiedzy, pomiędzy Bydgoszczą i Warszawą były wcześniej trzy połączenia, a obecnie nie ma żadnego. Jeżeli pan prezes używa określenia „pewne turbulencje” na opisanie zmiany polegającej na zredukowaniu połączeń z ogólnej liczby trzech do zera, to taka sytuacja budzi, najdelikatniej mówiąc, opór z mojej strony. Nie wiem, czy uda nam się w tej sytuacji znaleźć wspólną płaszczyznę do dalszej rozmowy. Moim zdaniem, gdyby państwo podjęli decyzję, że nie będziecie realizować żadnego z trzech wcześniejszych połączeń Eurolotu, to nie pozostawałoby nic innego, jak rozłożyć ręce. Wy jednak mówicie o turbulencjach, a ludzie, potencjalni pasażerowie dopytują się, jak to ostatecznie będzie wyglądało.

O ile mnie pamięć nie myli, to w transporcie jako takim niezwykle istotną kwestią jest zachowanie pewnej stałości. Pasażerowie podejmują decyzję o wyborze środka transportu, także kierując się istnieniem określonej stałości połączeń. Rozumiem, że właśnie stąd wywodzi się praktyka realizowana przez gros przewoźników, która pozwala

na zamówienie biletu ze znacznym czasowym wyprzedzeniem. Mam nadzieję, ż przynajmniej co do tego się zgadzamy i pan prezes przyzna mi rację, iż może to być płaszczyzna, która pozwoli nam znaleźć jakieś porozumienie. Jeżeli rezerwuję bilet na pół roku do przodu, to nie robię tego po to, aby się dowiedzieć, iż tego lotu już nie ma, tylko czynię to w celu optymalizacji kosztów i wygody podróży. Mam nadzieję, że w stosunku do tych kwestii nasza opinia jest zbieżna. Mój głęboki opór budzi jednak sytuacja, w której w przypadku niektórych portów lokalnych, rozumiem, że jest to obostrzenie unijne i z tym się nie dyskutuje, musicie ograniczyć siatkę połączeń, ale z drugiej strony, tak jak to jest w Bydgoszczy, ludzie zadają pytania, jak w ogóle jest możliwe, że część połączeń krajowych Eurolotu zostaje przez LOT przejęta i jego samoloty będą na tych liniach latać od kwietnia, a jeśli chodzi o Bydgoszcz, to mimo że wcześniej były trzy rejsy dziennie do Warszawy, to teraz nie będzie żadnego?

Proszę się nie gniewać, panie prezesie, przepraszam za moją emocjonalną wypowiedź, ale jeśli używa pan określenia „pewne turbulencje", to miałem prawo się w tej sytuacji zirytować. Inaczej oczywiście sytuacja będzie wyglądać, jeśli z pana słów ma wynikać, że połączenie Bydgoszcz – Warszawa zostanie w ciągu kilku tygodni odtworzone. Jeśli nawet tak będzie, to zgodzimy się chyba w tej kwestii, że dla pasażerów znaczenie posiada stałość połączeń. Pasażer powinien wiedzieć, czy samolot odleci, czy nie odleci. Nie można co jakiś czas fundować mu turbulencji w tym względzie.

W dyskusji pojawił się jeszcze wątek Pendolino. Zgoda. Oczywiście, ten pociąg nie jest konkurencją dla LOT. Chodzi jednak o to, aby stworzyć system, który spowoduje, że jak największa liczba pasażerów będzie chciała latać z Okęcia albo przynajmniej zapewni się jej taką możliwość. To powinno stanowić wyznacznik organizacji całego systemu. Miałem wrażenie, że w tym zakresie bez problemu znajdziemy płaszczyznę porozumienia, a oprócz tego wydawało mi się, że kwestie, które poruszam, ich rozwiązanie leży jak najbardziej w interesie narodowego przewoźnika. Z tej przyczyny poruszyły mnie nieco wątki zawarte w pana wypowiedzi, panie prezesie. Jeśli ktoś postronny posłuchałby naszej dyskusji, mógłby się bowiem zacząć zastanawiać, o co nam wszystkim w ogóle chodzi? Przecież wszystko jest w porządku – tak przynajmniej wynika z pańskich słów. Proszę jednak spojrzeć na zagadnienie z punktu widzenia interesów niektórych portów lotniczych. Konsekwencje likwidacji Eurolotu jednak wystąpią i mam pewne obawy, czy w dłuższej perspektywie czasowej likwidacja tej firmy nie przyniesie większych konsekwencji dla całego rynku lotniczego w Polsce. Najbardziej skrajnym przykładem ilustrującym moją tezę może być los portu lotniczego w Bydgoszczy. Obym nie miał racji. Jeśli jednak stworzy się casus Bydgoszczy, czyli odetnie najpierw połączenia, to później przełoży się to na sytuację portu lotniczego. Wszystko zacznie się sypać i będziemy mieli klasyczny efekt domina. Nie chciałbym, aby tego typu sytuacja przeniosła się na inne porty regionalne i dlatego prosiłbym pana prezesa, aby wyjaśnił, co miał na myśli mówiąc o „pewnej turbulencji' w sytuacji, kiedy najpierw były trzy połączenia, a teraz ma nie być żadnego? Być może był to tylko pewien skrót myślowy. Jeśli tak, to mam nadzieję, że LOT planuje odtworzenie połączenia pomiędzy Bydgoszczą a Warszawą.

Jeszcze mała uwaga odnośnie do dotowania tanich przewoźników. Całkowicie zgadzam się z opinią pana posła Litwińskiego. To klasyczna patologia. Mamy do czynienia z ewidentną ingerencją w rynek. W takiej sytuacji polski przewoźnik raczej nie będzie w stanie konkurować z tanimi liniami na uczciwych zasadach. Dodatkowo problem polega na tym, że jeśli nawet jakieś połączenie w pewnym okresie funkcjonuje, później przestaje funkcjonować, następnie znowu się pojawia, a jeszcze później znika po raz kolejny, to część pasażerów uzna wreszcie, że może faktycznie lepiej i bezpieczniej będzie zaplanować podróż pociągiem. Również w tym kontekście należy rozpatrywać przypadek Bydgoszczy. Cały czas chodzi o przewidywalność. Z tej przyczyny tak bardzo skupiam się na wątku dotyczącym portu lotniczego w Bydgoszczy, ponieważ mam przeczucie, że konsekwencje obecnej sytuacji będą bardzo negatywne. Chciałbym usłyszeć od pana prezesa Mikosza, co ostatecznie planuje LOT i czy chociaż jedno połączenie dziennie z Warszawą zostanie uruchomione, a jeśli tak, to od kiedy? Po likwidacji połączeń obsługiwanych przez Eurolot z punktu widzenia Bydgoszczy ta kwestia jest w tej chwili najbardziej znacząca.

Na część innych pytań, które chciałem postawić, odpowiedź już uzyskałem, a jeśli chodzi o pozostałe kwestie, na które odpowiedzi nie usłyszałem, to pytania pozwolę sobie przesłać panom na piśmie. Z mojej strony tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Bardzo dziękuję, panie pośle. Głos ma pan poseł Małecki, a przygotowuje się pan poseł Rzońca.

Poseł Maciej Małecki (PiS):

Panie ministrze, ponawiam pytanie dotyczące Bombardierów w Eurolocie. Chodzi mi o trzy maszyny typu Bombardier, które dołączyły do floty w 2012 r. Powiedział pan, że dramatyczna sytuacja spółki Eurolot miała miejsce zwłaszcza w 2012 r. Mówił pan o przyczynach, tzn. wzroście cen paliwa, konkurencji ze strony OLT Express, o tym że LOT ograniczył wówczas współpracę z Eurolotem itd. Ale co się dzieje? W tak niezwykle trudnej sytuacji Eurolot zamawia dodatkowo trzy kolejne Bombardiery. Jeszcze raz proszę o informacje, kto personalnie za to odpowiada, kto analizował tamten biznesplan, kto doradzał w całym tym procesie i kto wreszcie podjął finalne decyzje? Proszę wyjaśnić członkom Komisji, jaki był ekonomiczny sens rozbudowy w tamtym czasie floty Eurolotu?

Chciałbym także prosić o informację, czy prawdziwa jest wiadomość, iż Eurolot wykupił opcję na zakup dodatkowych trzech maszyn typu Bombardier, ale nie została ona ostatecznie zrealizowana? Jeżeli tak było, chciałbym usłyszeć, jakie koszty wiązały się z tym działaniem?

Panie ministrze, proszę także powiedzieć, czy w latach 2009-2010 Eurolot był dokapitalizowany w celu dokonania zakupu samolotów Embraer? Czy w latach 2013-2014 wspomniane samoloty zostały przez Eurolot sprzedane do Agencji Rozwoju Przemysłu i do Towarzystwa Finansowego „Silesia”, po czym leasingował je w formie leasingu zwrotnego, a maszyny znajdowały się na stanie ARP i TF „Silesia”? Jeżeli taka sytuacja miała miejsce, to czy nie doszło do dwukrotnego finansowania tych samych aktywów?

Pytanie do pana prezesa Mikosza. Chodzi o współpracę Eurolotu z firmą 4You Airlines. Panie prezesie, czy wejście Eurolotu we współpracę z 4You Airlines postrzegał pan jako konkurencję dla LOT? Na posiedzeniach Komisji poświęconych sytuacji w spółce Eurolot, pana wówczas nie było, jako posłowie pytaliśmy wielokrotnie, jak to się stało, że Eurolot nie zwrócił się do pana, czyli do LOT, o współpracę? Słyszeliśmy, że rzekomo współpraca z 4You Airlines miała pozwolić Eurolotowi zdobyć know-how w zakresie czarterów. My, jako posłowie bardziej sensownie postrzegaliśmy ewentualną współprace z LOT. Takiej współpracy zabrakło. Dlaczego? Trudno nam przesądzać, to raczej pytanie do pana ministra, który nadzoruje zarówno LOT, jak i Eurolot. Chciałbym jednak teraz usłyszeć od pana, jak pan ocenia tę sytuację? Zależy mi na jednoznacznej ocenie. Czy to, że Eurolot nawiązał współpracę w celu obsługi biura podróży Alfa Star ze spółką, której szefem był właściciel tegoż biura podróży, stanowiło konkurencję dla PLL LOT?

Kolejne pytanie do pana prezesa Mikosza. Powiedział pan o planowanej rozbudowie floty o kilkadziesiąt samolotów. To bardzo optymistyczne plany. Chciałbym jednak usłyszeć, jak to się ma do ograniczeń nałożonych na LOT przez Komisję Europejską w związku z wykorzystaniem przez spółkę pomocy publicznej? Prosiłbym o dokładne wyjaśnienie tej kwestii. Czy LOT może już rozwijać połączenia? Czy w pewnym momencie nie usłyszymy, że pomoc publiczna musi zostać zwrócona? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję, panie pośle. Głos ma pan poseł Rzońca, a przygotowuje się pan poseł Jaworski.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, mam pytanie do panów prezesów spółek lotniczych. W zasadzie jest to pytanie, można powiedzieć, z zakresu estetyki lub inaczej mówiąc etykiety zarządzania majątkiem narodowym. Przejawiacie panowie troskę o to, że konkurencja was obserwuje, rynek jest taki, a nie inny itd. Wygląda to tak, jakby panowie ze sobą wcześniej nie rozmawiali o sytuacji w Eurolocie ani w spółce PLL LOT, jakby was zupełnie nie interesowało, co się działo w tych firmach rok temu lub pół roku

temu. Sprawia to wrażenie, jakby panowie wcześniej nie mieli w ogóle pojęcia o tym, dokąd zmierza Eurolot i jaka jest jego sytuacja. Stąd bierze się moje pytanie. Chciałbym usłyszeć, czy panowie rozmawialiście ze sobą na temat tego, jaki może być koniec Eurolotu i jakie konsekwencje przyniesie to spółce LOT na rynku przewozów lotniczych? Moim zdaniem, odpowiedź na tak postawione pytanie byłaby również łakomym kąskiem dla konkurencji, która siłą rzeczy musiała się tego typu sprawami interesować.

Przed chwilą pan prezes Mikosz powiedział, że od teraz LOT samodzielnie będzie wykonywał operacje przeprowadzane wcześniej przez Eurolot. Czy nie można było zacząć tego typu działalności już przed rokiem? Czy nie można było się przygotować do zmieniających się warunków w ciszy i w spokoju, bez niepotrzebnego hałasu i towarzyszących temu negatywnych informacji na temat spółki LOT? A może chodziło tylko o to, aby 80 stewardess z Eurolotu napisało list do pani Anny Komorowskiej z błaganiem, aby wstawiła się za ich przyjęciem do pracy w PLL LOT?

Mam wrażenie, że cały obecny krzyk i jazgot sami panowie wywołaliście, jako prezesi spółek Skarbu Państwa, a pan minister spogląda na to wszystko z lekkim przymrużeniem oka. Ja tej sytuacji tak łaskawie nie postrzegam. Uważam, że dzieje się krzywda dobru narodowemu, którym jest, jakby nie było, nasz narodowy przewoźnik lotniczy. Pytanie brzmi: czy nie można było odpowiednio wcześniej uprzedzić obecnych wydarzeń i podjąć stosowne do sytuacji decyzje? Wasze firmy, szanowni panowie, nie byłyby bynajmniej pierwszymi, które połączyłyby się w branży lotniczej. Mieliście możliwość zawarcia satysfakcjonującego obie strony porozumienia. Jedna spółka zostałaby przejęta przez drugą, a wszystko odbyłoby się bez niepotrzebnego hałasu i zamieszania i bez negatywnych konsekwencji dla LOT. Dlaczego tak się nie stało? Co okazało się przeszkodą uniemożliwiającą LOT wykonywanie już dwa lata temu połączeń obsługiwanych przez Eurolot? Można było naprawdę tę kwestię lepiej załatwić. To na razie tyle z mojej strony. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję, panie pośle. Wcześniej zapowiadałem wprawdzie posła Jaworskiego, ale głos zabierze pan poseł Gut-Mostowy. Moja pomyłka. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Andrzej Gut-Mostowy (PO):

Mam pytanie do pana prezesa LOT. Chodzi mi o zawieszone kiedyś połączenie na linii Kraków-Chicago. W rozmowach prowadzonych przed kilku laty padały sugestie, że jest możliwe, iż w chwili, gdy pojawi się nowa flota, będzie można ewentualnie wznowić połączenie z Krakowa do Chicago. W tej sprawie samorząd wojewódzki był gotów, z tego co mi wiadomo, wejść w porozumienie z przewoźnikiem, jako że region czerpie duże wpływy z turystyki. Wielu gości z Ameryki nas odwiedza, to po pierwsze, a po drugie, znaczna część Polonii amerykańskiej posiada korzenie i koneksje rodzinne na terenach sąsiadujących z Krakowem. Jeśli przywrócono by połączenie lotnicze z Chicago, to ruch na takiej trasie mógłby być bardzo ożywiony.

Nawiązując do wypowiedzi jednego z moich przedmówców, chcę potwierdzić, że faktycznie dzieje się tak, iż samorządy regionalne, dostrzegając w turystyce potencjalnie znaczne źródło przychodów, starają się wpływać na decyzje przewoźników, aby ci swoje loty odbywali bezpośrednio do portów lotniczych zlokalizowanych na terenie tychże samorządów. Chodzi oczywiście o wpływ natury finansowej. Czy w takiej sytuacji, jeśli ze strony samorządu województwa małopolskiego skonkretyzowałaby się oferta współpracy, możliwym stałoby się odnowienie połączenia Kraków-Chicago? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję, panie pośle. W tej chwili głos zabierze pan przewodniczący Jaworski. Przygotowuje się pan poseł Warzecha i jak na razie na tym nazwisku kończy się lista mówców. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Poseł Andrzej Jaworski (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Mam pytanie do pana ministra. Główny temat dzisiejszego posiedzenia, jak i poprzednich obrad Komisji Skarbu Państwa, to kwestia upadłości spółki Eurolot. Staramy się doszukać przyczyny, dlaczego taka sytuacja ma miejsce.

Z informacji, które dzisiaj uzyskaliśmy wynika, że jedną z przyczyn może być wybór przez spółkę Eurolot samolotu typu Bombardier Q400 i decyzja o włączeniu go do posiadanej floty. Doradcą w tym procesie była firma Ernst&Young. Co naprawdę działo się wtedy w firmie, ma wyjaśnić audyt. Z tego co mi wiadomo, jego wyniki są już w dyspozycji członków zarządu i rady nadzorczej. W związku z powyższym wydaje mi się, że nie wchodząc w żaden sposób w kompetencje rady nadzorczej ani Ministerstwa Skarbu Państwa, ale wypełniając ustawowe obowiązki kontrolne, możemy jako posłowie wystąpić do pana ministra o odtajnienie stosownych dokumentów, tym bardziej że spółka zawiesza operacje od 1 kwietnia i znajdzie się w stanie upadłości.

Przedstawiciele Komisji Skarbu Państwa na pewno z dużym zainteresowaniem zapoznaliby się z treścią raportu audytora i na tej podstawie moglibyśmy rzetelnie ocenić, czy faktycznie jest tak, jak przedstawiają to zainteresowane strony, tzn. że audyt nie stwierdził czyichkolwiek zaniedbań. Może się jednak też okazać, że było całkiem odwrotnie, tzn. że były poważne zaniedbania. Dziś możemy wyłącznie spekulować i formułować wnioski w oparciu o wiedzę przekazywaną nam przez przedstawicieli zarządów obu spółek. Nie mamy jednak żadnych przesłanek, aby bezkrytycznie wierzyć w to, co mówią nam panowie prezesi. Są to tylko słowa, a jak wiadomo słowa to rzecz niezwykle ulotna. Zupełnie inaczej jest z dokumentami. Prezentują one zweryfikowany stan faktyczny i właśnie dlatego w naszej pracy poselskiej powinniśmy się opierać na dokumentach.

W związku z powyższym zgłaszam do pana ministra wniosek o odtajnienie audytu i o udostępnienie posłom, członkom Komisji Skarbu Państwa, tych materiałów, tzn. raportu firmy Ernst&Young oraz audytu. Naturalnie, jeśli członkowie Komisji Infrastruktury wyrażą życzenie, to również otrzymają wgląd do tychże materiałów.

Drugi temat, który chcę poruszyć, także kieruję pod adresem pana ministra. Chodzi o dbanie o markę. Eurolot był prezentowany jako marka niezwykle pozytywna. Wielokrotnie miały miejsce np. takie sytuacje, że kiedy na lotniskach anonsowano odprawę Eurolot, ale nie podawano pełnej nazwy, czyli Eurolot.com, to następowały interwencje i żądano podawania pełnej nazwy, ponieważ miało to budować markę firmy. Dziś jest jednak tak, że markę firmy tworzy głównie marka LOT. Z obserwacji i z rozmów, jakie prowadzę na temat LOT, wynika jednak, że zarząd firmy nie dba o tę markę albo przynajmniej nie dba w taki sposób, w jaki oczekiwaliby tego pasażerowie. Podam dwa konkretne przykłady. Połączenia Warszawy ze Stambułem. Na tej linii LOT miałby właściwie puste przeloty, gdyby tylko latający również na tej linii Turkish Airlines mógł wysyłać więcej samolotów. Ta trasa cieszy się dużą popularnością. Przedstawiciele tureckiego biznesu, którzy z niej korzystają, w swoich rekomendacjach namawiają wyłącznie do kupowania biletów na Turkish Airlines, a nie na LOT, ponieważ w Turkish Airlines pasażerowie mają pełną, luksusową obsługę, wszystko mieści się w kosztach biletów, których ceny na dodatek są porównywalne albo nawet niższe niż ceny biletów LOT. Dla pasażerów tureckich żenujące jest też to, że np. wchodząc do samolotu LOT muszą znaleźć 1 euro albo 4 złote, żeby móc zapłacić za kawę lub herbatę. Jeśli nie mają przy sobie pieniędzy, nie otrzymają niczego ciepłego do picia przez cały czas trwania lotu.

Podobna sytuacja występuje na trasie Paryż-Warszawa. W tym samym czasie, tj. około godziny 21.00, tą trasą leci maszyna LOT i samolot francuskiego przewoźnika. Jeśli chodzi o obsługę klientów, to w tych samolotach mamy niemal dokładnie do czynienia z taką samą sytuacją, jak na linii Stambuł-Warszawa. Jestem ciekawy, czy pan minister ma dane w raportach na temat tego, ile LOT zarabia na wspomnianych kawach i herbatach lub na kanapkach? Dlaczego tylko LOT, jako jedyna znana europejska linia lotnicza, wprowadził opłaty za te towary na pokładach swoich samolotów? Ani w Lufthansie, ani w liniach francuskich, ani w Turkish Airlines nie ma tego rodzaju zwyczajów.

Pomijam w tym momencie różnice na niekorzyść LOT, jeśli chodzi o troskę o klientów w innych sytuacjach podczas lotu. Moglibyśmy np. przyjrzeć się, w jaki sposób poszczególni przewoźnicy dbają o komfort pasażerów podczas podwożenia ich na pokład samolotów. Z informacji, jakie udało mi się uzyskać od podróżujących biznesmenów, wynika, że kiedy porównywalne maszyny wylatują z Warszawy do stolic europejskich, to gdy leci LOT, dla pasażerów są podstawiane małe autobusy. W tych autobusach wcale nierzadko trzeba dość długo czekać, aż wreszcie taki autobus wyruszy. Lufthansa natomiast

potrafi zadbać o to, żeby autobusy były większe, a czas oczekiwania w takim autobusie wynosi do 10 minut, a nie do 30 minut, jak to się zdarza w przypadku LOT. Dla klientów biznesowych problemem jest także kwestia boardingu. Chodzi o nadanie bagażu. Lufthansa potrafi mieć otwarte stanowiska praktycznie non stop, a LOT otwiera je niemal w ostatniej chwili i nie dotrzymuje nawet dwugodzinnego terminu. Naprawdę wygląda śmiesznie, kiedy pasażerowie lecący klasą biznes albo pierwszą klasą muszą czekać, aby nadać bagaż. Czekają, aż obsługa wreszcie się pojawi, a oni będą mogli w końcu się odprawić. Za jakość obsługi, za firmy, które te usługi świadczą na rzecz LOT, odpowiada nasz przewoźnik.

Podane przeze mnie przykłady to konkrety, które osłabiają markę LOT. Pokazują one wyraźnie, że chyba nie o taką działalność narodowego przewoźnika nam w tej chwili chodzi. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję. Głos ma pan poseł Warzecha. Przygotowuje się pan poseł Suski.

Poseł Jan Warzecha (PiS):

Panie ministrze, z jednej strony Ministerstwo Skarbu Państwo wtłoczyło olbrzymie środki, miliardy złotych w spółki Eurolot i LOT, a z drugiej strony spółki zarządzające lotniskami, w których udziały pośrednio lub bezpośrednio posiada Skarb Państwa lub władze samorządowe, finansują w różny sposób, głównie poprzez tzw. usługi marketingowe, konkurentów LOT i Eurolotu, takich jak Ryanair czy też WizzAir. Chcę zapytać, jaki to wszystko ma sens? Jaki sens ma pompowanie pieniędzy w państwowe spółki, a jednocześnie dofinansowanie ich bezpośrednich konkurentów? Kiedy to się wreszcie skończy i co pan zamierza z tym zrobić?

Wynikiem restrukturyzacji, niektórzy nazywają to działaniami rozwojowymi, a jeszcze inni procesem wygaszania polskich spółek sektora lotniczego, było wydzielenie różnych podmiotów ze struktur LOT, w tym Eurolot S.A., LS Airport Services sp. z o.o. i LOT AMS sp. z o.o. Proszę powiedzieć, jaką kwotę Skarb Państwa i zależne od niego podmioty i agencje, np. Agencja Rozwoju Przemysłu lub TF „Silesia", wpłaciły na konto LOT z tytułu zakupu tych spółek? Chodzi o kwoty wpłacone za spółki i za aktywa. Na co LOT wykorzystał środki pochodzące z tych transakcji? Bardzo proszę o odpowiedź na te pytania. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję, panie pośle. O zabranie głosu proszę pana posła Suskiego.

Poseł Marek Suski (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, panie ministrze, mam pytanie o nieco innym charakterze. Chodzi naturalnie o sytuację w Eurolocie i w PLL LOT, ale także szerzej mówiąc, o sytuację na rynku lotniczym w Polsce. O ile sobie dobrze przypominam, w 1997 r., kiedy Eurolot był reklamowany w momencie, gdy go tworzono, mówiło się wtedy, że ta spółka ma wypełnić rynkową niszę. Eurolot miał się koncentrować na przewozach pasażerskich z lotnisk krajowych do Okęcia w celu przesiadki i kontynuowania podróży już na trasach dalekiego zasięgu. Wówczas zdaniem Ministerstwa Skarbu, na polskim rynku miały działać dwa wzajemnie uzupełniające się podmioty lotnicze. Powstanie Eurolotu tłumaczono w taki sposób, iż sens tego rodzaju działania ma polegać na tym, iż połączona oferta obu firm, Eurolotu i LOT, ma zapewnić całością obsługę klientów na naszym rynku.

Po kilku latach sytuacja się zmieniła o tyle, że obie firmy zaczęły mieć problemy, ale LOT miał problemy znacznie poważniejsze. W 2012 r. zarząd LOT podjął decyzję, że wchodzi, mówiąc kolokwialnie, w obsługę lotów uzupełniających do wykonywanych połączeń międzynarodowych. W tym momencie pierwotna koncepcja uzupełniania się oferty obu firm została zastąpiona walką konkurencyjną toczoną pomiędzy dwoma podmiotami działającymi na tym samym rynku i należącymi do Skarbu Państwa. W chwili, gdy LOT rozpoczął wspomnianą działalność, strata w Eurolocie zwiększyła się w sposób skokowy. W związku z tym mam pytanie: czy w tym, o czym powiedziałem przed chwilą, nie dostrzegacie panowie przyczyn znacznego wzrostu strat Eurolotu?

Drugie pytanie jest następujące: czy na polskim rynku jest rzeczywiście miejsce dla dwóch podmiotów będących własnością Skarbu Państwa, które próbują ze sobą konkurować? Jeśli początkowo Eurolot miał tylko wypełnić lukę na rynku i de facto pełnić funkcje usługowe wobec LOT, polegające na dowożeniu pasażerów do lotniska przesiadkowego, wszystko było w porządku, ale gdy LOT zdecydował, iż przejmie dotychczasowe zadania Eurolotu, sytuacja uległa diametralnej zmianie. Czy w tamtym 2012 r. Ministerstwo Skarbu Państwa nie powinno przypadkiem podjąć określonych decyzji, równoległych w czasie z decyzją LOT, które określałyby, co należy zrobić w zmienionej sytuacji? Nic takiego się wtedy nie stało, a upłynęło niewiele czasu i pojawił się gigantyczny problem.

W tym momencie mam pytanie do przedstawicieli Ministerstwa Skarbu Państwa. Kto odpowiadał w okresie, gdy zapadały brzemienne w skutkach decyzje, za nadzór nad polskimi firmami lotniczymi? Wydaje mi się, że zabrakło koordynacji działań. Zabrakło także całościowego spojrzenia na obydwie spółki, które ze sobą najpierw zgodnie współpracowały, ale w którymś momencie Ministerstwo Skarbu Państwa, wyrażając zgodę na zmianę formuły działalności LOT, skazało Eurolot na bardzo duże problemy. Być może wtedy należało podjąć zdecydowane działania i jeśli okazało się, że na rynku nie ma miejsca dla obu firm, to najlepszym rozwiązaniem byłoby połączenie ich w jeden organizm gospodarczy? Tak się niestety nie stało. Wdrożono rozwiązanie całkowicie odmienne, a mianowicie dopuszczono Towarzystwo Finansowe „Silesia", powołane do życia zdaje się przez byłego ministra, pana Grada, które miało zajmować się majątkiem postoczniowym. Były tam jednak jakieś aresztowania i niejasne przekręty. Nowy prezes Towarzystwa sam publicznie mówił nawet, że dochodziło do ordynarnych przekrętów. I właśnie to Towarzystwo zostało dopuszczone do udziałów w spółce Eurolot.

Pytam zatem pana ministra, czy w związku z tym, że firma była tak mało wiarygodna, dopuszczenie do tego, aby w 2013 r. objęła ona udziały w Eurolocie, jest rzeczywiście działaniem rozsądnym? Mam wrażenie, że nadzór nad branżą lotniczą był sprawowany w sposób wyjątkowo nieumiejętny. Dziś mam inne pytanie. Chciałbym mianowicie usłyszeć od panów, czy w obecnej sytuacji posiadacie w Ministerstwie Skarbu Państwa jakąś wypracowaną koncepcję uzdrowienia zaistniałej sytuacji? Możemy oczywiście długo mówić o tym, co zrobić, aby zmniejszyć w danej firmie koszty, ale moim zdaniem właściciel, a tak się składa, że właścicielem wszystkich podmiotów zaangażowanych w proces upadku polskiego przemysłu przewozów lotniczych jest ten sam, czyli Skarb Państwa, powinien zaangażować się w realizację określonych zadań. Według mnie, to po stronie Ministerstwa Skarbu Państwa powinno znajdować się wypracowanie, wspólnie oczywiście z zarządami poszczególnych firm, efektywnej koncepcji ratunkowej.

A zatem mam pytanie do pana, panie ministrze. Czy wiecie co zrobić? Czy macie gotową w tym zakresie strategię działania? W tej chwili widać bez dwóch zdań, że zawaliliście sprawę przed kilku laty, dokładnie w 2012 r., kiedy zarząd LOT podjął decyzje, które w gruncie rzeczy doprowadziły do wycięcia Eurolotu z rynku. Ministrów, którzy za to odpowiadali, już nie ma w resorcie. Odeszli i zarabiają pieniądze w innych instytucjach. Myślę, że należy nam się jednak odpowiedź na pytanie, jaka jest teraz obowiązująca koncepcja? I nie chodzi mi w tym momencie o wyjaśnienie, że firma poszuka oszczędności w drodze zwolnienia jakiejś grupy pracowników lub stworzy jakiś dodatkowy podmiot, który przejmie tych pracowników, którzy utracili pracę w Eurolocie. Chodzi mi o to, czy obecni sternicy resortu Skarbu Państwa mają w ogóle jakiś pomysł, co z tym fantem zrobić? Gdy patrzę bowiem na działania podejmowane przez Ministerstwo Skarbu Państwa, to wręcz samo narzuca mi się pytanie, czy leci z nami pilot? W resorcie w tej kwestii panuje kompletny bezwład i bałagan. To byłoby wszystko z mojej strony, panie ministrze. Chcielibyśmy usłyszeć, jaki jest wasz pomysł, co zamierzacie z tym zrobić? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję, panie pośle. Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Nie widzę chętnych. Zamykam listę mówców. Na tym kończymy część dyskusyjną. Proszę pana ministra i prezesów spółek o udzielenie odpowiedzi na zadane pytania. Pan minister jako pierwszy? Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

Dziękuję, panie przewodniczący. Postaram się odnieść bezpośrednio przynajmniej do części zadanych pytań. Na początek jedna uwaga ogólna. Chciałbym, aby nie mylono pojęcia upadłości z pojęciem likwidacji. Są to bowiem dwa całkowicie odmienne procesy i to nie tylko w rozumieniu Kodeksu spółek handlowych, ale także w rozumieniu podejmowanych działań. Przeważnie jest tak, że upadłość następuje w sposób niekontrolowany albo w bardzo niewielkim stopniu kontrolowany. Możemy mówić o upadłości układowej, w której wierzyciele budują jakieś porozumienie, lub o upadłość likwidacyjnej. Jeśli mówimy o likwidacji, musimy jednocześnie mówić i myśleć, choć może to być różnie oceniane, o odpowiedzialnym działaniu właścicielskim. Nawiązuję w ten sposób do kwestii poruszonych w ostatnim pytaniu przez pana posła Marka Suskiego.

A teraz wracam do początku dyskusji. Pan poseł Smoliński pytał o należności od 4You Airlines i o kwestię zobowiązań. Chciałbym, abyśmy wszyscy byli świadomi, że faktycznie jest to kłopot i duży problem po stronie spółki Eurolot. Zależy mi jednak na tym, żebyśmy wszyscy dostrzegli we właściwej skali siłę oddziaływania kontraktu ze spółką 4You Airlines. Zobowiązania Eurolot wobec kontrahentów powstałe w wyniku realizacji umowy zawartej z 4You Airlines stanowią ok. 10% ogółu zobowiązań przeterminowanych spółki, a nieuregulowane do dnia dzisiejszego należności od 4You to ok. 2% kwot zabudżetowanych na rok bieżący. A więc Eurolot, jako w sumie jednak niewielka lotnicza spółka przewozowa generująca odpowiednie przychody do swojej skali działania, posiada należności, których będzie dochodzić od 4You zaledwie w wysokości 2% całości przychodów spółki zabudżetowanych na rok bieżący. Pamiętajmy o tym. Podaję te procenty w celu pokazania określonej skali porównawczej.

W kilku pytaniach panów posłów przewinął się wątek likwidacji. Szczególnie mocno podnieśli tę kwestię pan poseł Bodio oraz pan poseł Smoliński. Najistotniejsze w tej sprawie jest to, co powiedziałem w słowie wstępnym. Zakładamy, że zostaną uregulowane wszystkie zobowiązania Eurolotu oraz dojdzie do spłaty wszystkich wierzycieli spółki. Mamy to przewidziane w prognozie płynności spółki. Zgodnie z nią spółka będzie w stanie uregulować wszystkie zobowiązania. Poza tym jesteśmy przekonani i zakładamy, że żaden pasażer Eurolotu nie zostanie pozostawiony sam sobie z zakupionym biletem w garści.

Jeśli chodzi o to, jak długo potrwa proces likwidacji, to mogę państwu w tej chwili powiedzieć, że opracowanie harmonogramu likwidacji jest jednym z zadań likwidatora. Dziś spółka zakłada, że proces likwidacji potrwa od dziewięciu do dwunastu miesięcy.

W jednym z pytań pojawiła się kwestia znaku towarowego. Poruszył tę sprawę bodaj pan przewodniczący Jaworski. Podtrzymuję twierdzenie, że zbudowana marka jest wartością samą w sobie i chcemy ją utrzymać w zasobach Skarbu Państwa. Aktualnie trwają prace nad zagospodarowaniem znaku towarowego, który – podkreślam jeszcze raz – uznajemy za cenne aktywa.

Za chwilę poproszę o zabranie głosu pana prezesa Mikosza, gdyż wiele pytań było adresowanych bezpośrednio do niego, ale chciałbym się odnieść jeszcze do kilku kwestii. Pytanie pana posła Guta-Mostowego. Panie pośle, ja również chciałbym, aby LOT obsługiwał połączenie z Krakowa za Atlantyk. Małopolska to przecież mój region. Wiele czasu spędziłem zarówno z prezesem Mikoszem, jak i z prezesem Pamułą na lotnisku krakowskim, prowadząc długie rozmowy. Rozmawiałem także z marszałkiem województwa, ale gdzieś w tym wszystkim musi być jakaś ekonomia przedsięwzięcia. Jeżeli sytuacja LOT była taka, jaka była, a szkieletem budowania całościowego biznesu jest hub warszawski, to naprawdę, przy ograniczonej liczbie maszyn i przy określonym poziomie kosztów operowanie z Warszawy za Atlantyk jest uzasadnione. Trudno to natomiast powiedzieć o lotach z Krakowa lub z Rzeszowa. Spięcie tego rodzaju operacji, jeśli chodzi o kwestie finansowe, byłoby w tej chwili bardzo trudne. Zdaję sobie sprawę, że dla spółki występuje niekorzystne zjawisko w postaci tego, że część Małopolan i Podhalan lata do Stanów Zjednoczonych przez Niemcy. Z tego tytułu ponosimy określone koszty, ale po dokładnym przeliczeniu na dziś nadal nie ma zadowalającej rentowności na połączenia z Krakowa do Nowego Jorku czy do Chicago. Sytuacje dodatkowo komplikuje

jeszcze fakt, że do końca bieżącego roku LOT funkcjonuje w reżimie pomocy publicznej, a więc nie może zwiększać oferowania.

Jeśli chodzi o jakość usługi oferowanej przez LOT, o co zapytał pan przewodniczący Jaworski, chcę powiedzieć, iż istnieją różnego rodzaju rankingi i badania poziomu zadowolenia klientów linii lotniczych. Nie chciałbym w tej chwili czegoś poplątać, dlatego o ewentualną korektę bądź uzupełnienie poproszę pana prezesa Mikosza, jednak z informacji, którymi dysponuję, LOT w ramach Star Alliance osiąga zawsze miejsce drugie, pierwsze, trzecie lub piąte, w każdym razie zawsze plasuje się w czołówce, jeśli chodzi o standard świadczonych usług. Ta ocena nie pogorszyła się także wtedy, gdy linia wprowadziła odpłatność za napoje i posiłki. Analizowaliśmy wszystko, panie pośle, także batoniki Prince Polo rozdawane na pokładzie samolotów. Wykonaliśmy dużą pracę, aby to wszystko starannie policzyć, a następnie przełożyć na poziom zadowolenia pasażera. Gwarantuję panu, panie pośle, że te czynniki nie są decydujące, jeśli chodzi o wybór linii lotniczej przez pasażerów. Jeśli zaś chodzi o konkretny samolot LOT do Paryża, to jest w nim rozdawana za darmo kawa i herbata. Proszę mi uwierzyć.

Poseł Andrzej Jaworski (PiS):

Nieprawda, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

Doprawdy nie wiem, jak pana mam przekonać.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Proponuję, aby tę kwestię panowie sobie rozstrzygnęli w innym trybie.

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

Tak czy inaczej, panie pośle, z pewnością nie jest to coś, co decyduje o wyborze linii lotniczej.

Poseł Andrzej Jaworski (PiS):

Panie ministrze, te sprawy są opisywane i szeroko komentowane na forach internetowych. O tym dyskutują między sobą biznesmeni, którzy korzystają z oferty LOT i firm konkurencyjnych. Nie chodzi bynajmniej o przysłowiową herbatę czy kawę, ale LOT jest oceniany gorzej pod kątem jakości świadczonych usług m.in. na podstawie autobusów, które dowożą pasażerów, na podstawie elastyczności w nadaniu przez pasażera bagażu itd. Tego rodzaju spraw jest cała masa i klienci o nich mówią.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Bardzo proszę pana ministra o kontynuowanie odpowiedzi. Zdaje mi się, że pan minister mówił już o wskaźnikach poziomu zadowolenia klientów. Proszę kontynuować, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

Pan poseł Małecki pytał o kontraktację samolotów Bombardier przez Eurolot. Rzeczywiście było tak, iż w opcji były trzy kolejne samoloty. Eurolot tych samolotów nie podjął. Bardziej opłacalnym ekonomicznie przedsięwzięciem było jednak przyjęcie trzech poprzednich maszyn, dostarczanych jakby w kolejnej transzy, niż rezygnacja z tej dostawy. Ta kwestia została starannie przeanalizowana. Gdybyśmy zrezygnowali, ciążyłby na nas obowiązek zapłacenia kary przewidzianej w umowie. Per saldo byłoby to droższe niż nawet niepełna przez krótki czas utylizacja tych samolotów. Dziś stoimy na stanowisku, że te samoloty są i nadal będą potrzebne LOT. Te maszyny będą wykorzystywane i zgodnie ze słowami pana prezesa Mikosza, dobrze się stało, że Bombardiery znajdują się w naszej flocie.

Jeżeli chodzi o ewentualne odtajnienie dokumentów, chcę powiedzieć, że w tym przypadku nie chodzi o samo odtajnienie, panie przewodniczący. W dokumentach znajdują się tajemnice przedsiębiorstwa, można tam znaleźć sumy kontraktowe itd. Jeżeli pokażemy to wszystko publicznie, to rynek dowie się wszystkiego, co miał z tego LOT, na jakich warunkach itd. Wydaje mi się, że jeśli pan poseł w ramach wykonywania swojej funkcji kontrolnej umówi się ze mną lub z prezesem Mikoszem, to uzyska dostęp do tych dokumentów, oczywiście z prośbą, aby nie rozpowszechniać bez ograniczeń zawartych w nich

treści. O to będziemy bardzo gorąco prosić, ale poza tym deklarujemy pełną otwartość z naszej strony.

Jeżeli chodzi o pozostałe pytania dotyczące np. atrakcyjności B787, ewentualnej konkurencji z PKP, poziomu świadczonych usług przez LOT i operowania z lotniska w Bydgoszczy, to jeśli pan przewodniczący pozwoli, poproszę o zabranie głosu pana prezesa Sebastiana Mikosza.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Bardzo prosimy, panie prezesie.

Prezes zarządu PLL LOT Sebastian Mikosz:

Szanowni państwo, ponieważ notowałem pytania w kolejności ich zadawania, pozwolę sobie w tej samej kolejności, możliwie szybko odnieść się do każdej z poruszanych kwestii.

Zacznę od pytania pana posła Smolińskiego. Niestety, nie ma go już na sali. Zdaje się, że wcześniej opuścił posiedzenie. Chcę zdecydowanie zaprzeczyć, że jakoby KPMG w swoim audycie napisało, iż LOT jest zagrożony upadłością. Takiego sformułowania nigdzie nie było. Audyt został przyjęty. Również w tym roku audyt ma zostać przeprowadzony. Zupełnie nie wiem, skąd pan poseł posiadł tego rodzaju informację. Zdecydowanie jej zaprzeczam i zapewniam państwa, że jest ona nieprawdziwa.

Pytania dotyczące Szczecina i wszelkich innych połączeń krajowych. Pan poseł Litwiński zgłosił pewną sugestię dotyczącą zjawiska, które jest nazywane zrównoważonym rozwojem. Panie pośle, ja bardzo bym sobie tego życzył, żeby LOT znalazł się w takiej sytuacji, w jakiej operują nasi najwięksi konkurenci. Chodzi mi o to, że w ich działaniu, jako linii lotniczych, nadrzędnym celem nie jest rentowność prowadzonego biznesu. Pan przewodniczący Jaworski podawał przykłady dotyczące obsługi w Turkish Airlines. Szanowni państwo, bardzo bym chciał, aby jedno z posiedzeń Komisji zostało kiedyś poświęcone przeanalizowaniu zagadnienia, jakie wsparcie rządowe otrzymuje Turkish Airlines i w związku z tym na jakie posiłki stać tę linię lotniczą. Porównajmy to ze wsparciem, jakie otrzymuje LOT i ze specyfiką rynku, na którym moja firma operuje. Wówczas rzeczywistość zaprezentuje się w nieco innym kształcie. Wsparcie, które LOT otrzymał, stanowi, mówiąc wprost, element kary. Zaznaczam od razu, że nie jestem bynajmniej dumny z faktu, że z takiego wsparcia musieliśmy skorzystać. Ta kara, o której wspomniałem, to narzucenie firmie braku możliwości rozwoju. Moglibyśmy oczywiście latać częściej do Szczecina, tylko że wówczas konkurowalibyśmy sami ze sobą. Na prośbę marszałka województwa podjęliśmy próbę uruchomienia trzeciego rejsu. Sprawiło to, że z dwóch rejsów w miarę sensownie obłożonych zrobiliśmy trzy obłożone całkowicie bezsensownie.

Szanowni państwo, proszę mi wierzyć, że kto jak kto, ale ja naprawdę chciałbym, żeby więcej Polaków korzystało z naszych linii lotniczych i latało na trasach krajowych. PKB per capita rośnie, ale realia są takie, jakie są. Na przykład w Bydgoszczy maksymalne obłożenie, po bardzo wielu próbach, wyniosło zaledwie 26 osób. Rozumiem, że wymagana jest pewna stałość, jeśli chodzi o połączenia. W przypadku Szczecina ta stałość jest akurat zapewniona, ponieważ od lat mają miejsce dwa rejsy dziennie. W przypadku Bydgoszczy jest nieco inaczej. Generalnie rozumiem państwa intencje, kiedy twierdzicie, że można by latać na trasach krajowych w taki sposób, jak czynią to u siebie nasi konkurenci, co dwie godziny na zasadzie tramwaju. Problem polega jednak na tym, że na usługę w takiej formie nigdy nie było na naszym rynku zapotrzebowania. Przeprowadziliśmy wiele symulacji. W przypadku Bydgoszczy podjęliśmy również kilka prób zmierzających do pobudzenia rynku. Stosowaliśmy różne zachęty i wsparcie. Oferowaliśmy bilety po 200 zł, a nawet po 180 zł i nic z tego nie wyszło. Rynek nie zareagował na naszą ofertę i samolot nigdy się nie wypełnił.

W tej chwili kilka słów skieruję do pana posła Króla. Po pierwsze, panie pośle, w żadnym przypadku intencją moich wypowiedzi nie były jakiekolwiek wycieczki osobiste pod pana adresem. Nie rozumiem, skąd pan poseł wyciągnął tego rodzaju wniosek. Jeżeli w taki sposób odebrał pan moje słowa, to proszę mi wybaczyć, ale naprawdę nie taki był mój zamiar. Chcę powiedzieć, że zdecydowanie bardziej niż pana CV, panie pośle, potrzebuję wsparcia z pana strony. Mamy bowiem do czynienia z dychotomią. LOT

chętnie zainwestowałby w latanie na jakimś kierunku, nawet przy delikatnym wsparciu ze strony samorządów, ale w aktualnej sytuacji nie wolno nam jest tego zrobić. Dzisiaj firma dopiero wynurza się na powierzchnię. Nie mam nic przeciwko temu, żeby pasażerowie z Bydgoszczy, Zielonej Góry czy z budujących się Szyman wybierali lotnisko w Warszawie, ponieważ leży to w moim najlepiej pojętym interesie.

Poseł Piotr Król (PiS):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Prezes zarządu PLL LOT Sebastian Mikosz:

Panie pośle, jestem gotów otworzyć osobny biznes i jeśli otrzymam takie wsparcie, zacząć próbować latać. Ryanair stworzył zupełnie inny model biznesowy. Można na ten temat przeprowadzić odrębną analizę na dowolnej uczelni, a wykaże ona, iż koszt biletu nie jest równy kosztowi podróży. Oni wszystko dodatkowo fakturują. Są konkurencją dla LOT, to oczywiste, ale penetracja przez nich polskiego rynku już się tak bardzo nie zwiększa. Opowiadania o tym, że zwiększają stale swoje udziały w rynku, to mit. Stosują natomiast wobec portów lotniczych metodę szantażu, czyli jak mi zapłacisz, to będę latał, a jak nie, to zamykam połączenie. My o tym doskonale wiemy.

Na poziomie europejskim jest w tej chwili prowadzone postępowanie. Zapytał chyba o to pan poseł Litwiński. Skarg na Ryanair jest chyba w tej chwili 63. LOT jako firma nie utrzymuje się jednak ze składania skarg na innych przewoźników. Moim celem jest znalezienie rozwiązania, które pozwoli nam zrównoważyć niekorzystną sytuację. Jest coś takiego, co w Europie nazywa się public service obligation. Żaden z naszych marszałków z tego nigdy nie korzystał, a są to bardzo precyzyjne przepisy, w oparciu o które funkcjonują wszystkie połączenia w Grecji, jeśli chodzi o latanie pomiędzy poszczególnymi wyspami. Myślę, że kilkanaście polskich miast bez problemu kwalifikowałoby się do takiego potraktowania. Istnieją zatem sprawdzone metody i my jako LOT jesteśmy chętni do ich wykorzystania.

Wracając jeszcze na moment do konkretnego przypadku Szczecina i Bydgoszczy, chcę powiedzieć, że mamy oczywiście plany i rozmawiamy o nich. Dotyczą one możliwości powrotu, w takiej lub innej formie, przewoźnika krajowego na te trasy. Jeśli chodzi o Bydgoszcz, to zjawisko, które określiłem jako turbulencję, wystąpi dopiero od 1 stycznia 2016 r. Wcześniej nie wolno mi otwierać nowych połączeń.

Któryś z panów posłów zapytał o ograniczenia europejskie narzucane na LOT. Chyba był to pan poseł Małecki. Spieszę od razu wyjaśnić tę kwestię. Pomoc publiczna, którą spółka LOT otrzymała, jest uznawana przez Komisję Europejską za zakłócenie rynku. Mamy bowiem dostęp do pieniędzy, do których dostępu nie posiada sektor prywatny. Z tego powodu nałożono na nas sankcje polegające na ograniczeniu części połączeń i braku możliwości otwierania tych połączeń, czyli fizycznego ich wykonywania do 31 grudnia 2015 r. Dlatego mówiłem panom posłom, że jako LOT zaanonsujemy nowe połączenia w roku 2015, ale fizycznie samolot tzw. pasażerokilometr będzie mógł wykonać dopiero po północy, kiedy zakończy się ostatni dzień bieżącego roku. W tym momencie kończą się nałożone na nas ograniczenia. Żadnych innych sankcji nie ma. Nie występuje również potrzeba zwracania środków, ponieważ zostały one skonwertowane na kapitał, czyli mówiąc w cudzysłowie podniosły wartość spółki, za co Unia Europejska ukarała nas brakiem możliwości rozwijania się. Jest to procedura standardowa, tak samo Unia traktowała przemysł motoryzacyjny i inne. Chodzi generalnie o to, aby przy pomocy publicznych pieniędzy nie konkurować na rynku z innymi przewoźnikami.

Spójrzmy teraz na dotacje otrzymywane nie tylko przez firmy low cost, ale przez wszystkie linie lotnicze, które wywołują ogólny zachwyt ze strony pasażerów. Na ten temat toczy się w tej chwili w Europie potężna debata. Powiem szczerze, że ja także chciałbym dysponować takimi samolotami, jakie mają linie Emirates czy Qatar Airways. Również chciałbym być jak Singapore Airlines, który jest w pełni rządową i całkowicie kontrolowaną przez państwo linią lotniczą, która stanowi ramię zbrojne i ma decydować o konkurencyjności gospodarki tego kraju. Proszę pamiętać, że pierwszym celem Turkish Airlines, i jest to zapisane w ich strategii, jest promocja eksportu tureckich towarów. LOT w takich warunkach nie działa, ale jeżeli rząd i parlament podejmą tego

typu decyzję, to nasza linia z prawdziwą przyjemnością będzie otwierać nowe połączenia, których zadaniem będzie wsparcie eksportu i cargo, tylko że przez pierwszy okres wymienione połączenia będą wymagały dość znacznego doinwestowania.

W Europie występuje w tej chwili ogromna dychotomia, gdyż wszystkie linie europejskie, w tym także Lufthansa i Air France, są wypychane z rynku przez obficie dotowane linie państwowe, które oferują bardzo dobrą jakość usług po bardzo korzystnych i konkurencyjnych cenach. Trudno jest konkurować z przewoźnikami, którzy nie płacą za lotniska takich stawek jak my. Nawet nie wiem, czy oni w ogóle płacą za zużywane paliwo. Różne słuchy krążą na ten temat. Nie dalej jak pół roku temu spółka Etihad, która odkupiła wszystkie nierentowne linie w Europie, takie jak Air Italia, Air Serbia, Air Berlin, otrzymała 2 mld dolarów pożyczki, która zaledwie tydzień później została skonwertowana na kapitał. Z tą firmą musimy m.in. konkurować na trasie Warszawa -Berlin. Obecnie pojawia się jeszcze tzw. Etihad Regional, który ma latać z polskich portów lotniczych. Bez najmniejszego problemu otwierają oni nowe połączenia, chociaż za zeszły rok zanotowali 440 mln dolarów straty operacyjnej. Okazało się, że nie było z tym żadnego problemu, bo właściciel coś tam od niej odkupił i wszystko zostało wyprowadzone na prostą. Wszyscy przeszli nad tą sytuacją do porządku dziennego.

Naszym zadaniem, jako spółki, jest utrzymanie trwałej rentowności. Zobowiązaliśmy się do tego przed Komisją Europejską i w tej sytuacji jest nam niezwykle trudno odnaleźć odpowiednią równowagę, nawet jeśli byśmy bardzo chcieli to uczynić, w zakresie współpracy z sektorem publicznym, w tym przypadku rozumianym jako samorządy, jakąś formą wsparcia publicznego a otwieraniem połączeń tam, gdzie one, mówiąc w cudzysłowie, być powinny choćby z racji terytorium, na którym operujemy. Jako polskie linie lotnicze powinniśmy operować na terytorium całego kraju. Jeśli zmienią się warunki, deklaruję państwu, że bardzo szybko się do nich dostosujemy i zdecydowanie poszerzymy siatkę naszych połączeń.

Jeden z panów posłów, przepraszam ale nie zapisałem nazwiska, zapytał o B787, ich wykorzystanie, awaryjność i wpływ na wynik spółki. W tym momencie nie przychodzi mi na myśl żaden inny komentarz, jak porównanie B787 do gwiazdy show biznesu. Ten samolot jest równie popularny jak nasi celebryci. Każda najmniejsza informacja dotycząca tej maszyny od razu pojawia się w mediach, na wszystkich portalach. W tej chwili tzw. doskonałość techniczna Dreamlinera, czyli niezawodność jest na poziomie 97,3%. Mieści się to bez żadnych kłopotów w normalnej, oczekiwanej skali. Mieliśmy oczywiście z tą maszyną potężne problemy na początku. Był to zupełnie nowy samolot, ale jego niezawodność nigdy nie była niższa niż we wprowadzanych u nas choćby 767, czy nawet w przypadku 777. Dreamliner był dla spółki wyzwaniem. Przyznaję to, ale poradziliśmy sobie z tą kwestią już w roku 2013. Dziś nie zdarzają się żadne większe awarie, a wykorzystanie samolotu wynosi statystycznie ponad 12 godzin na dobę. W tej chwili zakończyliśmy sezon czarterów turystycznych sprzedawanych do słonecznych destynacji na rzecz biur turystycznych Itaka i Rainbow. Wpływ Dreamlinerów na wynik spółki jest bardzo pozytywny, przede wszystkim dlatego, że dzięki temu samolotowi LOT zaczyna powoli odzyskiwać pasażerów klasy biznes i premium. Odeszli oni od nas w czasach, kiedy dysponowaliśmy jedynie mało konkurencyjną ofertą w postaci samolotów 767. Można powiedzieć, że 787 to jeden z większych dźwigarów, na których opiera się sanacja firmy i dzięki któremu notujemy coraz lepsze wyniki finansowe.

Sprawa połączeń regionalnych. Odpowiadając na to pytanie, odniosę się także do podniesionej kwestii ewentualnych połączeń na linii Kraków-Chicago i Rzeszów-Nowy Jork. Jeśli chodzi o Rzeszów, to faktycznie w tej chwili rozważamy i kalkulujemy przywrócenie połączeń sezonowych. Nie wydaje mi się jednak, żebyśmy byli w stanie przywrócić je sami, bez współpracy ze strony samorządu. Naszym największym wyzwaniem jest pozyskanie floty, przy pomocy której będziemy świadczyć usługę. Jeśli flota jest wykorzystywana przez trzy lub cztery miesiące w ciągu roku, to przez pozostały czas musimy z tą flotą coś robić. Jednym z największych problemów LOT jest w tej chwili to, że nie latamy codziennie do destynacji, które posiadamy. Musimy zatem w przypadku Rzeszowa pozyskać na okres wykonywania połączeń samolot z zewnątrz.

Odpowiadając na pytanie pana posła Guta-Mostowego, powiem coś, za co minister Baniak może mnie ukarać, mam tego świadomość, ale otwarcie połączenia Kraków-Chicago nie jest możliwe nie tylko z powodów ekonomicznych. Ono jest w tej chwili niemożliwe również z powodów czysto technicznych. Kilkakrotnie już tłumaczyłem tę kwestię panu prezesowi Pamule. Pas lotniska w Krakowie jest za krótki, jeśli chodzi o przyjęcie zarówno 767, jak i 787. W lecie, przy temperaturze 21º Celsjusza ograniczenia udźwigowe wynoszą 140 osób. Jeśli zatem w ogóle rozważalibyśmy przywrócenie połączenia z Chicago, to mogłoby ono ewentualnie odbywać się do Katowic, a nie do Krakowa. Katowice dysponują bardzo długim pasem z dobrą ścieżką podejścia i z tamtego lotniska moglibyśmy startować przy pełnym obłożeniu. Konieczne poza tym byłoby przyjęcie założenia, że wspomniane rejsy powinny być ultrakonkurencyjne cenowo, gdyż oferta w znacznej mierze byłaby kierowana do Polonii. Z lotniska Newark woziliśmy głównie tzw. VFR, czyli visiting friends and realtives. Był to potężny rynek, który niestety został nam odebrany. W jakiejś części, jeśli chodzi o ruch w sezonie, możemy w 2016 r. bardzo poważnie pochylić się nad Rzeszowem i rozważyć Katowice. Dopóki w Krakowie nie zostanie rozwiązany problem pasa, żaden pion operacyjny w LOT nie będzie planował połączenia stolicy Małopolski ze Stanami Zjednoczonymi.

Pan poseł Małecki zadał pytanie o współpracę Eurolotu i 4You Airlines. Postaram się wytłumaczyć tę kwestię najkrócej jak to możliwe. Tego typu współpraca, która polega na użyczaniu kodu, jest całkowicie klasycznym, standardowym rodzajem współdziałania pod warunkiem, że partner zapłaci. My, jako LOT, w zeszłym sezonie przeprowadziliśmy dokładnie taką samą operację, czyli wynajęliśmy na nasz kod samoloty kanadyjskiej spółki CanJet. Wykonaliśmy na nich rejsy dla Itaki. W związku z powyższym, w przypadku Eurolotu nie było żadnej mowy o konkurencji. Eurolot pozyskał bowiem kontrahenta, którego my i tak nie bylibyśmy w stanie obsłużyć w sezonie letnim. Przyjęte założenie było takie, że bodaj trzy lub cztery miesiące operacji na rzecz biura Alfa Star będzie wykonywanych innymi samolotami, użyczonymi jakby do kodu K2, czyli Eurolotu. Jest to standardowy rodzaj outsourcingu, wykorzystanie tego, czym się dysponuje, aby wykonać operację pod jednego operatora. My to robimy dla Itaki, dla Rainbow, czasami też dla TUI i dla innych biur podróży.

Problem dla nas pojawił się wtedy, gdy 4You zaczęło zapowiadać rejsy regularne. Na szczęście to się nie ziściło. Ja nie posiadałem dostępu do zawartej umowy i nie wiedziałem, kiedy ewentualnie tego typu sytuacja mogłaby wystąpić, ale gdyby Eurolot kontynuował współpracę w takich warunkach, to LOT bez najmniejszych wątpliwości wypowiedziałby natychmiast umowę Eurolotowi. Oznaczałoby to bowiem dla nas bezpośrednią konkurencję. Muszę powiedzieć, że byłem bardzo zaskoczony tym, iż taki projekt w ogóle się pojawił. Niedawno był bowiem rozpatrywany projekt analogiczny i wówczas z góry zakładaliśmy, że bardzo wątpliwe jest to, aby rejsy krajowe zostały uruchomione. Jednak gdyby do czegoś takiego doszło, to bezsprzecznie mielibyśmy do czynienia z konkurencją.

Jeśli chodzi o czartery, to nie było między nami żadnej konkurencji. Nie mieliśmy po prostu wolnej floty, aby obsłużyć zgłaszane zapotrzebowanie. Zastrzegam, że nie posiadałem wglądu do większości dokumentów związanych z tą sprawą, ale dziś mogę ocenić sam pomysł jako w gruncie rzeczy bardzo dobry. Wielu operatorów turystycznych w Polsce zaczyna zmierzać w kierunku wynajmowania stałych flot do obsługi sezonu. Nasz rynek turystyczny należy do najbardziej dynamicznych i ciągle rośnie. Koszt przelotu jest istotną częścią składową oferty touroperatorów. Taka jest moja opinia na ten temat.

Biuro Alfa Star jest jednym z większych w Polsce. Bardzo długo specjalizowało się w turystyce do Egiptu. Firma jest zarządzana z Radomia. Na papierze wygląda to na bardzo poważnego partnera. Nie są to bynajmniej ludzie, którzy pojawili się na rynku jak efemeryda, dwa lata wcześniej. Ich sukces rynkowy na kierunkach Egipt i Maroko był znany i uznany. Z tej przyczyny, oglądając sprawę z zewnątrz, nie dostrzegłem w niej absolutnie niczego zaskakującego. Nie było nic dziwnego w tym, że chcieli pozyskać trzy samoloty na sezon. Zakładałem poza tym z góry, że mają pełne obłożenie i wyprzedane miejsca, tak jak było to w naszym przypadku w związku z CanJetem i współpracą z Itaką. To tyle na ten temat z mojej strony. Nie wiem, czy pan poseł jest usatysfakcjo-

nowany odpowiedzią. Jeśli nie, to w innej formule mogę na ten temat wypowiedzieć się bardziej obszernie i szczegółowo.

Kończąc, chciałbym odnieść się do słów pana przewodniczącego Jaworskiego. Bardzo przepraszam, panie przewodniczący, ale fora internetowe nie stanowią poważnego wyznacznika, jeśli chodzi o statystykę, jakość obsługi ani też w kwestii oceny podejmowanych przez nas decyzji biznesowych. Wspominałem już o połączeniu Warszawa-Stambuł. Nie mogę sobie odmówić także pewnej uszczypliwości, jeśli chodzi o pana uwagę na temat Air France. LOT, panie pośle, może oczywiście serwować posiłki na pokładzie swoich maszyn, ale mam nadzieję, że nigdy nie będziemy mieli takich wyników finansowych jak Francuzi za ostatnie dwa lata działalności.

A teraz poważnie, panie pośle. Linie lotnicze SAS, linie lotnicze Austrian czy linie lotnicze Finnair lub dopiero co powołane linie Germanwings, a nawet British Airways ogłosiły, że będą sprzedawać posiłki w klasie ekonomicznej. Wszyscy bowiem wiedzą, że ta kwestia nie jest kryterium wyboru linii lotniczych. Na forach, na które pan być może się powoływał, byliśmy bardzo krytykowani za coś, co nazywało się „bułą". Chodziło o to, że jak już dawaliśmy kanapkę, to wszyscy byli z niej niezadowoleni. Tego typu działalność nie jest dla nas źródłem znaczącego zarobku, ale ponieważ także dzięki temu, że zmieniliśmy zasady obsługi, pojawiło się wiele głosów twierdzących, iż jakość posiłków wyraźnie się poprawiła. Poza tym zwracam uwagę, że sprzedawane posiłki są bardzo tanie. Kanapka kosztuje 6, 8 lub 10 złotych. Nie odbieram zatem tego jako sprawy żenującej. Raczej traktowałbym ją jako pójście przez LOT, jako jednej z pierwszych linii lotniczych, w tym właśnie kierunku. Od dawna w ten sposób działa Rayanair, EasyJet i inni przewoźnicy. Według mnie nie jest to w żadnym razie element pogarszający jakość naszej usługi, tym bardziej że w tej chwili wszyscy w Europie przechodzą na taki standard oferty.

Jeżeli chodzi o autobusy dowożące pasażerów i odprawę bagażową, to w tym zakresie mogę jedynie podzielić się z państwem danymi statystycznymi. Siedzący obok mnie dyrektor Michał Kaczmarzyk z przedsiębiorstwa Porty Lotnicze zapewne potwierdzi, że jest naszym wspólnym wysiłkiem i troską, aby samoloty LOT podjeżdżały do rękawów. Chcę po raz kolejny oświadczyć, że nie oszczędzamy na rękawach. Nie mamy też żadnych rozliczeń z portem, które ograniczałyby podjeżdżanie przez nasze samoloty do rękawów. Port warszawski bardzo się rozbudowuje. Prowadzonych jest wiele inwestycji. W minionym sezonie udało nam się osiągnąć wskaźnik 73%, jeśli chodzi o podjeżdżanie pod rękawy. Czasami, na niektórych lotniskach, takich jak np. Bruksela czy Londyn, samoloty nie dojeżdżają do rękawów. Z tej przyczyny mogę tylko ubolewać. Mam nadzieję, że sytuacja w tym zakresie będzie się poprawiać wraz ze stopniowym dokładaniem nowych terminali.

Co do zagadnienia małych autobusów, to powiem, że prawdę mówiąc nie wiem, jak się do tego zarzutu ustosunkować. Moim zdaniem, z małych autobusów powinniśmy być dumni. LOT małe autobusy podstawia wyłącznie dla pasażerów klasy biznes i premium.

Poseł Andrzej Jaworski (PiS):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Prezes zarządu PLL LOT Sebastian Mikosz:

Te autobusy, panie pośle, są podstawiane dla wszystkich przewoźników. Na lotniskach nie ma różnych autobusów dla różnych przewoźników. W Polsce autobusy są oferowane przez spółkę LS Airport Services i są one dokładnie takiej samej wielkości dla wszystkich przewoźników. W tym zakresie nie ma żadnego wyboru. LOT wyróżnia się natomiast tym, że po pasażerów biznes i premium podstawia mniejsze busiki, dziewięcioosobowe, po to, żeby pasażer mógł być szybciej dowieziony.

Jeżeli natomiast chodzi o bagaż, to jestem całkowicie zaskoczony pana wypowiedzią, panie pośle. LOT posiada wynajęte stałe stanowiska w porcie lotniczym i bagaż można nadawać praktycznie bez przerwy, cały czas. W związku z tym, nie ma u nas czegoś takiego jak otwieranie i zamykanie stanowiska. Jeśli teraz pójdzie pan na lotnisko to stwierdzi, że są otwarte tzw. drop off-y, stanowiska stałe, na których składa się bagaż. Nie bardzo zatem rozumiem, kto i jaki zarzut w tym zakresie mógł formułować.

Wszystko jest usystematyzowane. Mamy stanowiska economy, stanowiska dla biznesu i tzw. drop off-y na wszystkie rejsy. Nie jest więc tak, że na przykład na Monachium coś otwieramy, a później zamykamy itd. Stanowisko jest stałe, cały czas otwarte. Zapraszam pana, panie pośle, w dowolnie wybranym momencie na lotnisko Chopina.

Poseł Andrzej Jaworski (PiS):

Panie prezesie, mi nie chodziło o lotnisko w Warszawie, tylko o pasażerów korzystających z usług LOT, którzy lecą np. z Paryża. Tam nie ma cały czas czynnego stanowiska LOT. Jest natomiast stanowisko, które się otwiera i powinno być ono otwarte przynajmniej dwie godziny przed odlotem. Standardem niestety stało się, iż jest ono otwierane na godzinę, najwyżej zaś godzinę i kwadrans przed wylotem. Na tym polega problem, panie prezesie. Podejrzewam ponadto, że nie dotyczy on tylko lotniska w Paryżu. Prawdopodobnie tak samo jest na innych lotniskach. Pasażerowie klasy biznes, żeby dostać się do terminala, muszą czekać, aż na stanowisku LOT pojawi się obsługa, która przyjmie od nich bagaż.

Prezes zarządu PLL LOT Sebastian Mikosz:

Panie pośle, obiecuję, że zweryfikuję tę sprawę. Sam jestem zresztą tym zainteresowany. Po raz pierwszy słyszę tego typu zastrzeżenia. Rozumiem, że nie jest to jednak najważniejszy element dzisiejszego posiedzenia Komisji. Obiecuję, że wyjaśnię tę kwestię.

I jeszcze jedna sprawa, już ostatnia. Pan poseł Suski nawiązał do kwestii przejęcia czy też nieprzejęcia przez LOT rejsów od spółki Eurolot.

Poseł Marek Suski (PiS):

Chodziło mi o rynek, a nie o rejsy, panie prezesie.

Prezes zarządu PLL LOT Sebastian Mikosz:

Dobrze, uściślijmy, że chodziło o rynek. Panie pośle, przepraszam, że tak to ujmę, ale od zawsze rynek Eurolotu był w miażdżącej większości rynkiem LOT. Wykonywane rejsy były rejsami nr LO, a więc nie było możliwości, abyśmy cokolwiek przejmowali.

Poseł Marek Suski (PiS):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Prezes zarządu PLL LOT Sebastian Mikosz:

Tylko że my nigdy nie konkurowaliśmy na żadnych połączeniach. Eurolot w ostatnich latach otworzył połączenia z portów regionalnych, chociażby takich jak Lublin czy Rzeszów, bezpośrednio do Paryża czy też do Mediolanu. Dokładnie nie pamiętam, ale wiem, że było ich kilka. W wymiarze krajowym nie było między nami żadnej konkurencji, ponieważ wszystkie loty były, są i będą rejsami nr LO.

Poseł Marek Suski (PiS):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Prezes zarządu PLL LOT Sebastian Mikosz:

Nie moją rolą jest komentowanie siatki własnej Eurolotu. Odniosłem się jedynie do rejsów krajowych, ponieważ pojawił się podwójny sygnał, że coś przejmowaliśmy albo też czegoś nie przejmowaliśmy. Stąd moja wypowiedź. Rejsy krajowe były, są i będą nasze. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję, panie prezesie. Czy przedstawiciele wnioskodawców chcą jeszcze na zakończenie zabrać głos? Pan poseł Małecki, bardzo proszę.

Poseł Maciej Małecki (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Przede wszystkim chcę zwrócić uwagę, że nie padły odpowiedzi na niektóre zadane pytania. Nie dowiedziałem się np. ile kosztuje wynagrodzenie kancelarii windykacyjnej obsługującej Eurolot w zakresie spraw związanych z 4You Airlines? Nie dowiedziałem się, co dalej w Eurolocie z leasingiem samolotów Embraer, które leasingowano z Agencji Rozwoju Przemysłu i z TF „Silesia”?

Pytałem o to, czy Eurolot, wchodząc w interes z 4You Airlines, tworzył konkurencję dla LOT. Pan prezes Mikosz powiedział, że nie było wystarczających mocy przerobowych. Czy mam rozumieć, że w tej sytuacji, gdyby do pana zapukało biuro Alfa Star, to odpowiedziałby im pan: dziękuję, nie obsłużymy was, ponieważ nie dysponujemy odpowiednimi możliwościami? Tak zrozumiałem pana słowa.

Prezes zarządu PLL LOT Sebastian Mikosz:

Tak, panie pośle. Tak bym odpowiedział.

Poseł Maciej Małecki (PiS):

Czyli nie byłyby możliwe dodatkowe przychody dla LOT z czarterów, gdyby do firmy zgłosiło się jakieś kolejne biuro podróży poza Itaką i Rainbow. Tak pan przed chwilą powiedział.

Prezes zarządu PLL LOT Sebastian Mikosz:

Czy mogę się do tego odnieść, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Panie prezesie, w tej chwili pan poseł ma wystąpienie końcowe. Dyskusję już zakończyliśmy.

Prezes zarządu PLL LOT Sebastian Mikosz:

Rozumiem.

Poseł Maciej Małecki (PiS):

Jeszcze jedna sprawa, panie prezesie. Zaprosił pan posła Piotra Króla do złożenia wizyty w spółce i obiecał wtedy przekazać informacje, których nie można podać na otwartym posiedzeniu Komisji Skarbu Państwa. Chcę panu w tym momencie przypomnieć, że posłowie Adam Kwiatkowski i Dawid Jackiewicz nie tylko zgłosili się do pana, ale czysto kurtuazyjnie wysłali do pana pismo, zadzwonili i umówili się na spotkanie. Kiedy jednak już doszło do spotkania, okazało się, że dostali figę, a nie informacje, których oczekiwali. Zdaje się, panie prezesie, że chyba nawet na piśmie odpowiedział pan posłom, iż nie udzieli im żadnych informacji, gdyż chodzi o tajemnice przedsiębiorstwa, a jeśli chodzi o jawne dane, to zamieszcza je pan na stronie internetowej PLL LOT. Tak pamiętam tamte zdarzenia.

Jeżeli zaś chodzi o 4You Airlines i Eurolot, mamy taką sytuację, że państwowa spółka Eurolot weszła w biznes ze spółką wydmuszką. Dodatkowo na swoim grzbiecie hodował, co na szczęście się nie ziściło, spółkę, która byłaby konkurencyjna zarówno dla Eurolotu, jak i dla pana, panie prezesie, czyli dla LOT. To tyle, jeśli chodzi o uzupełnienie z mojej strony. Bardzo proszę, aby ostatecznie padły odpowiedzi na postawione przeze mnie pytania.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję, panie pośle. Wykorzystał pan regulaminową możliwość, zgodnie z którą przedstawiciel wnioskodawców ma prawo do zabrania głosu po zakończonej dyskusji i wysłuchaniu odpowiedzi na pytania posłów.

Stwierdzam, że wyczerpaliśmy porządek dzienny. Zamykam wspólne posiedzenie Komisji Infrastruktury i Komisji Skarbu Państwa.